

№ 9 (975) СЕНТЯБРЬ 2012 WWW.ZR.RU

За рулем

CHEVROLET CRUZE
УНИВЕРСАЛ › 56

ДВА БОЙЦА
FORD FOCUS ST, OPEL ASTRA OPC › 72

ТЕСТ ЗИМНИХ ШИН
14 ДЮЙМОВ, 11 МОДЕЛЕЙ › 138

ISSN 0321-4249
12009
9 770321 424007

ДА ЗДРАВСТВУЕТ СЮРПРИЗ! › 28

ALMERA С ВАЗА



НОВЫЙ FREELANDER И ДРУГИЕ ДЕБЮТЫ › 16
ЭКСПЕРТИЗА **ПРОВАЛ ПОД ПЕДАЛЬЮ** › 124
ОДНА ПЛАТФОРМА СТО КУЗОВОВ › 148
«УАЗ-ХАНТЕР» **ГАРАЖНАЯ СМЕКАЛКА** › 164



*Ай 30. **Новое мышление, новые возможности. ***Официальный дистрибьютор Hyundai Motor Co. — компания ООО «Хендэ Мотор СНГ» — продлевает гарантию производителя до 5 лет или 120 000 км пробега (в зависимости от того, что наступит раньше) на механизмы двигателя и детали коробки передач за исключением навесного оборудования, учитывая ограничения, изложенные в сервисной книжке. Данная гарантия распространяется исключительно на импортные автомобили, ввезенные на территорию РФ компанией ООО «Хендэ Мотор СНГ» после 1-го апреля 2009 г. Датой начала гарантии является дата передачи автомобиля официальным дилером первому покупателю. ****Кредитование по программе HYUNDAI FINANCE***** реализуется банками (далее – «Банки-партнеры», «Банк» и/или «Банки»): ОАО «Сбербанк России» Лицензия ЦБРФ на осуществление банковских операций №1481 от 30.08.2010, г. Москва, 117997, ул. Вавилова, д.19, www.sberbank.ru; ЗАО «Кредит Европа Банк» Лицензия ЦБРФ на осуществление банковских операций №3311 от 22.02.2012, г. Москва, 129090, Олимпийский пр-т, д.14, www.crediteurope.ru; ЗАО «ВТБ 24», Генеральная лицензия Банка России № 1623 от 17.11.2006, г. Москва, 101000, ул. Мясницкая, д.35, www.vtb24.ru; ООО «Русфинанс Банк», Лицензия на осуществление банковской деятельности №1792 от 15.02.2006, 443013, Россия, г. Самара, ул. Чернореченская, д. 42а, www.rusfinancebank.ru. - от 267 рублей в день - означает величину затрат клиента, взявшего кредит по программе HYUNDAI FINANCE в одном из банков-партнеров, на покупку нового автомобиля Hyundai i30 базовой комплектации по специальной цене у официального дилера Hyundai в России. Специальная цена формируется путем соразмерного снижения цены на Автомобиль в размере 30 000 рублей от расчетной розничной цены – 649 000 рублей. Валюта кредита – Рубли РФ, срок кредита - 60 мес. Процентная ставка, годовых: ОАО «Сбербанк России» – 14,5%, ЗАО «Кредит Европа Банк» – 14,5%, ЗАО «ВТБ 24» – 14,0%, ООО «Русфинанс Банк» – 16%; Минимальный первоначальный взнос от 42,99325% или 279026,19 рублей, до 44,6945% или 290067,31 рублей. Минимальная и максимальная сумма кредита от 200 000 до 4 500 000 рублей (меняется в зависимости от банка); порядок погашения: ежемесячно равными суммами (аннуитетные платежи). При погашении кредита через иные кредитные организации и платежные системы может взиматься комиссия за перевод денежных средств. Комиссию за открытие и ведение счета 6000 рублей взимает ЗАО «Кредит Европа Банк». Процентная ставка на просроченную задолженность – 3 ставки рефинансирования ЦБ РФ, действующей в день за который начисляются проценты. Штрафная неустойка в виде пени от 0,2% до 0,5% (ставка дневная) начисляется на просроченный основной долг и просроченные проценты по истечению четырех дней на пятый (календарный) день с момента возникновения очередной просроченной задолженности за все дни просрочки. Обеспечение по кредиту - залог приобретаемого автомобиля. Обязательное ежегодное страхование ТС по рискам «хищение» и «ущерб». Для условий, отличных от данной программы кредитования, характеристики кредита могут отличаться от указанных выше. Банки оставляют за собой право вносить изменения в программы кредитования без предварительного уведомления. Программа действует с 01 августа по 31 сентября 2012 года. Данное предложение носит информационный характер и не является публичной офертой (ст.437 ГК РФ). Ознакомиться с полными условиями программы HYUNDAI FINANCE можно на сайте www.hyundai.ru.

www.hyundai.ru

Реклама. Товар сертифицирован

MICHELIN X-ICE NORTH 2: ТОРМОЗНОЙ ПУТЬ НА ЛЬДУ КОРОЧЕ НА 10%*

* В среднем по сравнению с предыдущим поколением шин MICHELIN X-ICE NORTH. Тест проводился на шинах 205/55 R16. Источник: внутренние тесты Мишлен, 2008. ** Android является торговым знаком компании Google Inc. На правах рекламы

Протестировано ведущими изданиями:



Шины MICHELIN обеспечивают уникальный баланс характеристик безопасности, долговечности и экономии топлива.

Зимние шины MICHELIN X-ICE NORTH 2 – победитель тестов журнала «За рулем» (№9, 2010 и № 9, 2011).

Журнал «За рулем» № 9, 2011: «Высокие сцепные свойства на льду и на снегу, отменная управляемость на зимней дороге и курсовая устойчивость, отменная проходимость в глубоком снегу, скромный расход топлива».

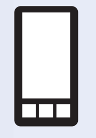
Журнал «За рулем» № 9, 2010: «Придадут уверенности на любых зимних дорогах; понравятся тем, кому важен низкий расход топлива».

Журнал «За рулем» № 10, 2009: «Настоятельно рекомендуем для любых зимних дорог и экономичной езды».

Журнал «Авторевю», № 19, 2009: «…все водители оценят предсказуемое и сбалансированное поведение на разных типах покрытий – на снегу, на льду…».



Телефон горячей линии: **8 800 700 22 08**



Мишлен представляет мобильное приложение *«Советы Мишлен»* для телефонов на платформе Android™**. Подробности на сайте www.michelin.ru





За рулем

№09 2012 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 975-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин
EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Дмитрий Федоров
ШЕФ ПО ТЕКСТУ Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Максим Гомянин, Сергей Клочков, Александр Крапивин, Михаил Кулешов, Сергей Мишин, Денис Панов, Юрий Тимкин, Максим Сачков (зав. отд.), Кирилл Милешкин
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.), Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК, ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Евгений Борисенков (зав. отд.), Геннадий Емелькин, Анна Клепач, Игорь Козлов, Эдуард Коноп, Максим Приходько, Игорь Теременко
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (арт-директор), Александр Мандрусов (главный художник), Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин
iPAD-ВЕРСИЯ digital@zr.ru
Дмитрий Пильников (руководитель проекта), Павел Леонов, Алексей Апыхтин, Милиана Коломиец, Екатерина Параньян, Сергей Патмар
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов, Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин, тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии Eurogravure S.p.A. (Италия)
Выходит один раз в месяц



ТИРАЖ 407 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 607-27-33, факс 737-43-07, info@zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания: Роспечать – на полгода 70321, на год 72390, МАП – на полгода 99122.



СКАЗКА ПРО КРИЗИС

Антон Чуйкин, главный редактор

Пал Палыч Иванов вошел в вагон метро, сел и развернул газету. М-да, бензин может скакнуть до 40 рублей. Однако! Наверное, надо экономить, прижать рублики под матрацем. На дачу, решил он, в ближайшие выходные не поедем. Или, в крайнем случае, на автобусе – ничего, не развалимся.

Марина Петрова узнала в столовой у подруги-экономиста, что рубль скоро подешевеет процентов на тридцать, и всерьез задумалась: лететь ли нынче в отпуск за границу?

Вадим Сидоров изучил статистику продаж автомобилей – согласился с экспертами, что темпы роста упали, и решил отложить покупку машины.

А Славка Кузнецов послушал, как родители говорят о семейном бюджете, нефти и валюте, о том, что наступают плохие времена, да и ссыпал обратно в копилку блестящие червонцы, которые хотел в субботу потратить в городском парке аттракционов.

Прошло несколько дней, все подумали... и Пал Палыч решил, что уже староват яблоки на себе таскать, вывел из гаража «Приору», усадил супругу и отправился за город, по дороге заправив полный бак. Вернулся с парой мешков крепкой антоновки, довольный и отдохнувший.

Молодая чета Петровых решила, что отпуск вдвоем дороже всяких денег, и отправилась на море. И даже машину взяли напрокат, все побережье проехали.

Сидоров прикинул: раз темпы падают, то и очереди сократятся, скидки могут дать – и отправился смело в автосалон, откуда вернулся на новеньком седане. Еще и шины зимние прикупил по акции: минус пятнадцать процентов.

А Славка просто не утерпел и в пятницу вечером снова вытащил пластиковое донышко у розовой свинки, пересыпал желтые монетки в карман и на следующее утро в компании с друзьями спустил их на автодроме.

Денежки пошли в дело, предприятия заработали быстрее, торговля прибавила обороты, и даже городской парк закрылся на час позже обычного. А потом они вновь вернулись в кошельки и карманы, опять перешли в ящички касс и банкоматов...

И кризис, уже предреченный, отступил.

Казалось бы, совсем недавно мы выпускали на дороги полигона «Рено-Логан», «Ладу-Калина» и «Форд-Фокус» российской сборки, но время летит неумолимо – от первого марафона нас отделяет без малого восемь лет. С тех пор каждый год под занавес лета все испытатели журнала собираются на Дмитровском полигоне, чтобы протестировать самые горячие и востребованные рынком новинки.

И вот в очередной раз стартует марафон «60 часов». Многодневный заезд – уникальный тест ЗР. Он стал одним из самых ожидаемых событий года как для читателей, так и для автопроизводителей. Ежегодно наш марафон посещают главы российских представительств, не раз приезжали гонцы и из головных офисов. Кстати, по итогам «60 часов» компании порой вносят изменения в технологию производства (так было с «Рено-Логан») или конструкцию автомобиля. Самый свежий пример – изменение настроек подвески «Хёндай-Солярис», принимавшего участие в прошлогоднем марафоне.

Вкратце напомним регламент: в течение пяти дней три новых для российского рынка автомобиля будут по 12 часов в день колесить по дорогам Дмитровского полигона. Большую часть времени (примерно 54 часа) они утюжат скоростное 14-километровое кольцо на максимальной скорости, оставшееся время проедут по булыжнику. Все обуты в одинаковые шины, заправлены одинаковым топливом, у каждого на задних сиденьях три водоналивных манекена общей массой 210 кг, которые имитируют седоков.

Заезд в боксы – только для дозаправки, смены пилота, а также экспресс-осмотра (в крайних случаях – для мелкого ремонта). Устранение проблем не должно занимать более часа. Не уложившийся в этот норматив автомобиль исключается из зачета: его дальнейшее участие в заезде (если оно все же возможно) не оценивается. Набор запчастей – приводные ремни, лампы, свечи и шины. Вечером каждого дня – обязательная проверка рабочих жидкостей. В ходе марафона фиксируем пройденное расстояние, максимальную и среднюю скорости, расход топлива, время, проведенное в боксах. Побеждает самый надежный, крепкий и безотказный автомобиль.

Участники этого года – «Шевроле-Авео» российской сборки и две последние новинки волжского автозавода: «Гранта» и «Ларгус». Продажи последней стартовали этим летом, и очереди, говорят, растягиваются уже на многие месяцы. Марафон даст возможность нам и вам – читателям всесторонне оценить долгожданную модель. Не меньший интерес вызывает и «Гранта», тем более что мы стартуем на автомобиле с новым двигателем, у которого облегчена шатунно-поршневая группа. Итак, стартовый флаг уже поднят над скоростной дорогой полигона! ЗР

«Лада-Ларгус»
Производство – АВТОВАЗ, Тольятти. Универсал, 7 мест. Двигатель 1,6 л, 16 клапанов, 105 л.с. Комплектация «Люкс»: две подушки безопасности, антиблокировочная система, передние и задние электростеклоподъемники, обогрев передних сидений и боковых зеркал, кондиционер, аудиосистема. **Цена 449 800 рублей.**

В КРУГЕ ВОСЬМОМ

Партнеры марафона: ЛУКОЙЛ (бензин), K&K (легкосплавные диски), «Континенталь» (шины).

«Шевроле-Авео»
Производство – АВТОТОР, Калининград. Четырехдверный седан, 5 мест. Двигатель 1,6 л, 16 клапанов, 115 л.с. Комплектация LT: две подушки безопасности, антиблокировочная система, передние и задние электростеклоподъемники, обогрев передних сидений и боковых зеркал, кондиционер, аудиосистема. **Цена 525 000 рублей.**

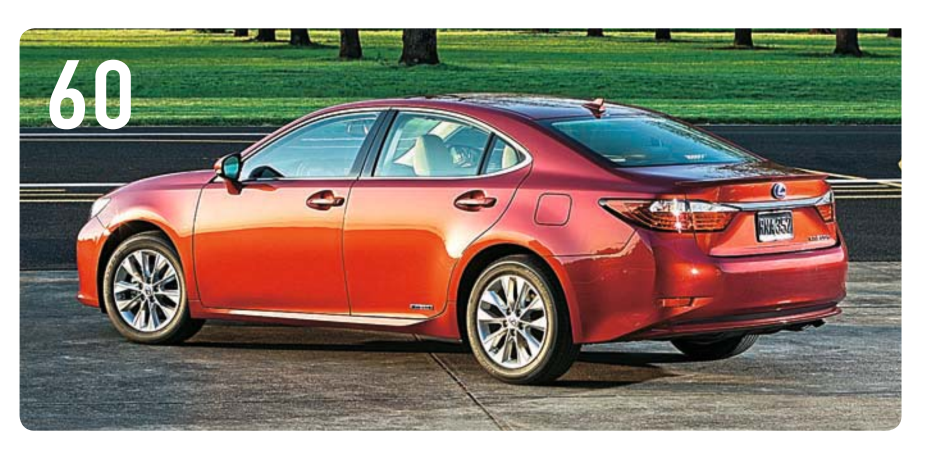
«Лада-Гранта»
Производство – АВТОВАЗ, Тольятти. Четырехдверный седан, 5 мест. Двигатель 1,6 л, с облегченной шатунно-поршневой группой. Комплектация: подушка безопасности, передние электростеклоподъемники, кондиционер. **Цена** и полная комплектация на момент подготовки номера уточнялись.


Audi A6
www.audi.ru
Горячая линия Audi: +7 495 775 8888, 8 800 200 2333
* Предложение ограничено.
Подробности у официальных дилеров Audi.



СОДЕРЖАНИЕ | 2012, № 09






188





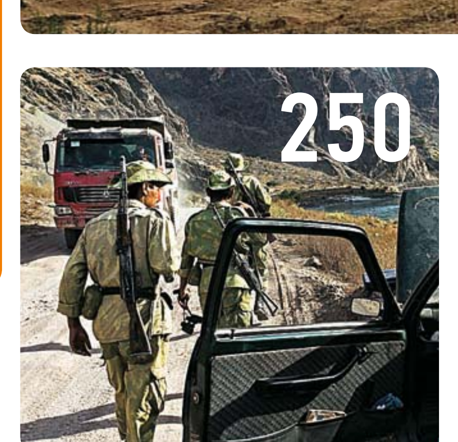

152


136


ТАКСИ МОНЕТА
190




228


250






242



АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

*Автобус. **Грузовик.

СВЕЖАЯ «ШЕСТЕРКА» В МОСКВЕ



На Московском международном автосалоне сыграли премьеру очередной «Мазды-6», известной на родине как «Атенза». Это уже второе поколение, использующее технологию SKYACTIV и дизайнерский стиль KODO – Soul of Motion. А вот рекуперация энергии торможения i-ELOOP здесь появится впервые. В Москве представили российскую версию нового седана. Она оборудована бензиновым двигателем с непосредственным впрыском SKYACTIV-G 2.0 и шестиступенчатым автоматом SKYACTIV-Drive.

ОБНОВЛЕНИЕ «ФРИЛЕНДЕРА»



Еще одна мировая премьера в Москве – обновленный «Ленд-Ровер Фрилендер 2», изменившийся не столько снаружи, сколько внутри. Светодиодные фары и задние фонари, а также новые колесные диски позволят наметанному глазу сразу понять, что речь идет о новинке. А вот под капотом и в салоне премьер куда больше. Так, здесь прописался четырехцилиндровый турбодвигатель с непосредственным впрыском бензина Si4, заимствованный у «Эвока». Он мощнее и экономичнее предшественника – аппетит «Фрилендера» сократился до 8 л/100 км. Помогла добиться этого и электроника: благодаря регенеративной подзарядке аккумулятора Smart Regenerative Charging генератор подзаряжается лишь в периоды сброса скорости и не нагружает двигатель.

Много нового и в оснащении салона: здесь 7-дюймовый сенсорный экран с усовершенствованной аудиосистемой Meridian, программируемый на неделю климат-контроль и спутниковая навигация. Вместо ключа зажигания теперь используется технология бесконтактного пуска. «Фрилендер 2» оснащен умным стояночным тормозом, который регулирует усилие в зависимости от наклона поверхности. Интерес вызывает также система голосовых команд Say What You See с подсказками на экране и камера заднего вида.

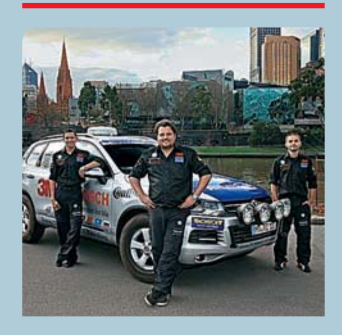
ОПЯТЬ «СИТРОЕН-С5»

Впервые в Москве показали и обновленный «Ситроен-С5». Из технических особенностей отметим последнюю версию спутниковой системы навигации eMyWay, которая подключается к системе Connecting Box, со входом «мини-джек», USB-разъемом и гарнитурой «хэндс фри»/«блютус». Универсал (Tourer) вдобавок оснащен камерой заднего вида для облегчения маневрирования.



РЕКОРДЫ

24 км/ч – таков печальный московский антирекорд: по данным компании «Эшелон Геолайф», средняя скорость автотранспорта в столице упала на 10% по сравнению с первым полугодием 2011 года. Городские власти обещают, что ситуация начнет исправляться лишь к 2014-му. А до тех пор в этой колонке будут появляться, видимо, еще меньшие цифры.



23 тыс. км и 9 стран за 16 дней – на этот рекорд нацелена команда Райнера Цитлоу, отправившаяся на «Фольксвагене-Туарег» из Мельбурна в Санкт-Петербург. В экипаже есть и наш соотечественник – Вадим Гагарин. Вести машину придется круглосуточно, останавливаясь лишь на дозаправку и смену водителя. Так что самый легкий отрезок – это, наверное, перелет на Ан-12 из Австралии на материк.

3 крана на одном – такой рекорд установила компания «Либхерр», когда ее самоходный кран LR 3000 поднял 1080-тонный LR 11350, который, в свою очередь, держал на крюке еще два крана: LR 1350 и LR 1100. Притом вся эта «матрешка» не только не опрокинулась, но и развернулась и проехала по демонстрационной площадке!

22 млн. штрафных квитанций получат во втором полугодии московские водители – в 25 раз больше, чем было разослано с января по июнь! В среднем каждого водителя оштрафуют пять раз. И этот рекорд вряд ли долго устоит, учитывая темпы развертывания систем видеофиксации.


WWW.ZWEI-MEISTER.RU
ПРИЗ ПОД КАЖДОЙ КРЫШКОЙ!
ПРОБКУ ОТКРЫВАЙ!
ЧЕРВОНЕЦ ПОЛУЧАЙ!
АКЦИЯ
НА МОБИЛЬНЫЙ 10 РУБ ЗА КАЖДЫЙ КОД
10 РУБЛЕЙ
ZWEI-MEISTER
ВЕНСКОЕ ПИВО
1881
Оригинальный Рецепт
Российские Ингредиенты
Zwei Meister Венское дарит подарки с австрийской точностью, с русской душой!
Получай 10 рублей на мобильный за каждый код и возможность получить ящик пива ежедневно!
Сроки проведения акции с 01 августа по 15 октября 2012 г. Информацию об организаторе акции, правилах проведения, количестве призов, сроках, месте и порядке получения призов можно узнать на интернет-сайте www.zwei-meister.ru. Данная акция не является стимулирующим мероприятием. Реклама
18
ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

МЫ ДВАЖДЫ ЛАУРЕАТЫ


XII Национальная Премия
в области медиабизнеса

ЗА РУЛЕМ

Издательство "За Рулем"

НОМИНАЦИЯ "ЛУЧШЕЕ
ЦИФРОВОЕ ИЗДАНИЕ"

"За лучшую разработку и успешную
реализацию iPad версии журнала"

Москва
05 июля 2012

Издательство «За рулем» в очередной раз подтвердило свое лидерство на медийном рынке России. Наш директор Алексей Васин стал лауреатом XII Национальной премии «Медиаменеджер России» – 2012, обойдя в четырех турах более ста претендентов. Вторую победу одержала iPad-версия «За рулем»: в номинации «Лучшее цифровое издание года» она отмечена дипломом за разработку и успешную реализацию цифровой версии журнала.

Отметим, что «За рулем» первым среди российских автомобильных изданий запустил проект на платформе «Айпад». И сегодня более 30 тыс. обладателей планшетов регулярно скачивают свежий номер.

По оценке пользователей и распространителей программ, наша «айпад»-версия является одной из самых интересных с точки зрения качества продукта, насыщенности мультимедийными возможностями, устойчивости работы.



ПО ПОЛНОЙ

На заводе ПСМА в Калуге (СП французского концерна «Пежо-Ситроен» и японской «Мицубиси») запустили производство по полному циклу – со сваркой и окраской. Первым с конвейера сошел, можно сказать, совсем уже российский «Пежо-408».



С 2010 года здесь собирали крупноузловым способом пять моделей: «Пежо-308» и -4007, «Ситроен-С4» и «С Кросcер», а также «Мицубиси-Аутлендер XL». Отныне калужская прописка останется лишь у трех: «Пежо-408», «Ситроена-С4L» (на фото, пойдет в серию в начале 2013-го) и нового «Аутлендера» (появится на конвейере в ноябре этого года). В рамках соглашения о промсборке все они в ближайшие несколько лет обязаны достичь высокого уровня локализации – до 75%. Инвестиции в предприятие уже превысили 550 млн. евро.

КАРТА ЛУЧШЕ ТАЛОНА?

Вступили в силу очередные поправки в законы о техосмотре и ОСАГО, которые должны еще больше упростить – если не отменить – процедуру прохождения ТО. Полис ОСАГО теперь можно купить даже в последний день действия талона ТО. Впрочем, сам талон тоже канет в Лету: его заменит диагностическая карта, на которой распечатано, где и что в автомобиле проверялось и каковы результаты, – на основании карты страховщик продаст полис. Заметим, карта действует независимо от смены собственника авто. Причем, если автомобиль регулярно обслуживается в дилерском центре, никаких специальных процедур вообще не надо – диагностическую карту просто выдадут владельцу после планового техобслуживания.



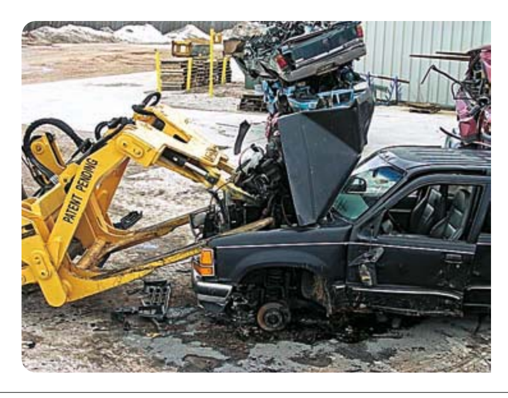
И ПОШЛИНА, И СБОР

С 1 сентября у нас начинают взимать утилизационный сбор. Его будут платить все – как импортеры, так и граждане, ввозящие машины в частном порядке. Установлены базовые ставки, коэффициенты и формула расчета для новых и подержанных автомобилей всех категорий. Минимальная «цена ввоза» легковой машины юридическим лицом – 27 тыс., максимальная – 110 тыс. руб. Но не расстраивайтесь так уж сильно: в связи со вступлением России в ВТО одновременно на 5% снизятся ввозные таможенные пошлины, поэтому итоговая стоимость новых автомобилей, как обещают, останется прежней.

Для физических лиц новые машины, если ввозить их самостоятельно, подорожают примерно на 3 тыс., а подержанные – на 5 тыс. руб.; кто реально пострадает, так это импортеры подержанных грузовиков и автобусов: сбор до 2 млн. руб. не шутка!

А вот с отечественных автопроизводителей деньгами ничего брать не будут – под гарантии будущей утилизации автомобилей за их счет.

Удивительно, но ни в законе, ни в проекте постановления нет ничего конкретного о том, как все-таки будут утилизировать технику. А ведь именно такую цель якобы ставили перед собой лоцманы экономики! Подробнее об этом ЗР расскажет в ближайших номерах.





МУЖЧИНАМ ДО 16

Название новой книги издательства «За рулем» определяет как ее тематику, так и будущего читателя. Но при этом она не пытается заигрывать с аудиторией, делая скидку на возраст, – напротив, книга затрагивает самые современные темы, оставаясь доступной для восприятия. Для чего понадобилась мультиплексная проводка и что это такое? Чем отличается антирадар от радар-детектора? И правда ли, что в лошадиных силах измеряют вовсе не силу? На многие из подобных вопросов ответит не всякий взрослый.

Читать книгу можно с любого места: каждая глава самодостаточна и занимает один разворот. В конце дан словарик с доступным толкованием часто встречающихся понятий и терминов. А цветные иллюстрации на каждом развороте привлекут внимание младшей аудитории и вызовут улыбку тех, кто постарше.



ТАТАРСКИЕ «ФОРДЫ»

На заводе СП «Форд-Соллерс» в особой экономической зоне «Алабуга» (Татарстан) началась крупноузловая сборка автомобилей «Куга», S-MAX, «Гэлакси» и «Эксплорер». Пройдет время, и некоторые из фордовских моделей (предположительно «Транзит», «Кугу» и «Эксплорер») станут собирать, выполняя сварку и окраску кузовов. А через шесть лет степень локализации достигнет 60%. Перенос производства в Россию способствовал тому, что в салонах дилеров кроссовер «Куга» подешевел на 7%. Стоимость остальных моделей пока осталась на прежнем уровне.

МОСТ К САММИТУ

Во Владивостоке наконец открылся мост на остров Русский. Его построили к саммиту АТЭС всего за четыре года, обошлось сооружение почти в 34 млрд. руб. Мост идет через пролив Босфор Восточный; его общая длина 3,1 км (в том числе 1885 м – сам мост). Самый длинный в мире пролет (1104 м) вантового моста протянулся между двумя опорами высотой 320,9 м (еще один рекорд). Мост имеет по две полосы движения в каждую сторону; расчетная пропускная способность – 50 тыс. автомобилей в сутки.

Сейчас на Русском постоянно живет не более 5 тыс. человек, но считается, что новая транспортная артерия даст толчок развитию этой части города (раньше связь с материком осуществлялась только при помощи парома). Там уже строят международный деловой центр, гостиницы, научные объекты РАН, городок Дальневосточного федерального университета, океанариум и целый ряд других сооружений.



АВТОСПОРТИВНАЯ АЗС

На подъезде к гоночной трассе Moscow Raceway открылась первая в стране автоспортивная АЗС под брендом «Газпромнефть». Здесь будут реализовывать дизтопливо, бензин А92, А95, А98 и улучшенный G-Drive, который, по уверению производителя, сокращает время разгона до сотни на 1,8 с. Наряду с обычными нынче



магазином, кафе и стойками для подкачки шин и мойки стекол здесь есть и вполне спортивные «опции»: в торговом зале – игровой симулятор болида Формулы-1 и большой монитор, на котором транслируются анонсы спортивных мероприятий. На всей территории АЗС организован бесплатный WiFi-доступ в Интернет.

КОРОТКО

На форуме «Селигер-2012» российская компания «Глон» представила навигационную систему нового поколения Wayray. Это первая система, основанная на принципах дополненной реальности, которая проецирует голографическое изображение на ветровое стекло, занимая до 70% его площади. У водителя создается ощущение, что картинка с указателями накладывается прямо на дорогу. Разумеется, для привязки к местности использована система ГЛОНАСС, хотя и модуль GPS тоже присутствует.



В Набережных Челнах подписан лицензионный договор на поставку КамАЗу с будущего года кабин от «Мерседес-Бенца Аксор». С ними «камазы» станут не только красивее и современнее, но и комфортнее для водителей, проводящих за рулем значительную часть своей жизни.

Депутаты Мосгордумы приняли в первом чтении законопроект, согласно которому за «оставление на городской парковке транспортного средства без государственных регистрационных знаков» и граждан, и юридические лица будут наказывать административным штрафом в размере 5 тыс. руб. Это должно устранить пробел в законодательстве, которым уже начали пользоваться изобретательные автовладельцы.

Не исключено, что, когда вы получите этот номер ЗР, на ЗИЛе уже начнут сборку пилотной партии малолитражного «Мишки» – давно, казалось бы, позабытого проекта народного автомобиля. История его освоения тянется с 2003 года; сейчас довольно трудно поверить в реальность этой затеи.


jeep-russia.ru

«КИА» ПОБОЛЬШЕ

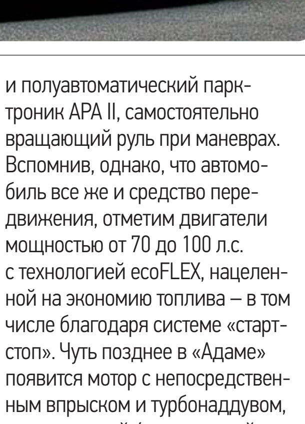
Корейская компания обрадовала сразу тремя новыми или, по крайней мере, модернизированными автомобилями. Начнем с флагмана К9. Его для европейского рынка наделили благозвучным именем «Кворис» (Quoris), которое образовано из частей английских слов, обозначающих «ядро» и «качество». Впервые у марки «Киа» здесь использован интеллектуальный круиз-контроль ASCC с автоматическим поддержанием дистанции и торможением в экстренных случаях. «Кворис» предупредит водителя об аварийных ситуациях – он глазастый: система контроля мертвых зон BSD, например, оснащена двумя радарами, сканирующими пространство в радиусе 4 м с боков и более 6 м сзади, а система помощи в перестроении LCA за 70 м предупредит о быстро приближающемся сзади авто. Еще здесь есть четыре видеокамеры кругового обзора AVM; они дают изображение как бы сверху, что очень удобно при парковке.



ОТ АДАМА

Дать своей модели имя «Опель-Адам» (ее представят публике в Париже) немецкой фирме стоило бы давно: вспомним имя ее основателя! Вот теперь оно, наконец, увековечено. «Адам» при длине всего 3,7 м располагает оборудованием, присущим обычно автомобилям верхних сегментов. Например, информационно-развлекательной системой, позволяющей совместить с автомобилем смартфон на платформе «Андроид» или «Эппл iOS». Короче, все в Сеть! Будет на борту и полуавтоматический парктроник APA II, самостоятельно вращающий руль при маневрах. Вспомнив, однако, что автомобиль все же и средство передвижения, отметим двигатели мощностью от 70 до 100 л.с. с технологией ecoFLEX, нацеленной на экономию топлива – в том числе благодаря системе «старт-стоп». Чуть позднее в «Адаме» появится мотор с непосредственным впрыском и турбонаддувом, в паре с новой 6-ступенчатой механической коробкой передач.

Завершим короткое знакомство с новинкой упоминанием о трех возможных комплектациях «Адама». Они названы вполне оригинально: JAM, GLAM и SLAM.











Обновился и «Церато», известный как К3 у себя на родине и «Форте» на ряде других рынков. Он стал длиннее, ниже и шире. В продажу автомобиль поступит в первом квартале будущего года. Пока о нем известно немного: измененная линейка двигателей с непосредственным впрыском и коробки передач с двойным сцеплением позволят заметно улучшить экономичность. Разумеется, в салоне также найдется немало новых электронных «игрушек». Сзади место торсионной балки займет многорычажная подвеска, что улучшит комфорт и устойчивость на дороге.

В Париже представят следующее поколение компактвэна «Каренс». Его дизайн получил название «динамическое пространство». А если говорить на понятном языке, машина станет ниже, стремительнее, получит увеличенную колесную базу, 18-дюймовые диски и хромированные молдинги по бокам. Этот спортивный силуэт будет сочетаться с большим простором в салоне и улучшенной функциональностью.





По итогам первого полугодия «Тойота» вновь стала лидером продаж, обойдя «Дженерал моторс». Она реализовала за шесть месяцев по всему миру 4,97 млн. автомобилей – на 33,7% больше, чем за аналогичный период 2011 года.

Британский «Лотос» утвердил бизнес-план, в котором отказался от некоторых пунктов, принятых в период руководства Дэни Бахара (он недавно был уволен по обвинению в растрате). Теперь вместо ожидавшихся пяти новинок в лучшем случае будет представлена только одна – преемник «Эсприта». Компания также откажется от участия в международном автосалоне, который пройдет в Париже.

Владелец Формулы-1 Берни Экклстоун рассмотрит возможность приобретения немецкого автодрома «Нюрбургринг». В июле действующий оператор «Нюрбургринга», задолжавший в общей сложности 413 млн. евро, подал в суд заявление о банкротстве.

БМВ намерена продавать электрический компакт i3 и гибридный суперкар i8 через Интернет. Помимо виртуального автосалона эти авто поступят и к ограниченному числу реальных дилеров (в Германии выбрано сорок пять из двухсот).

Концерн «Даймлер» заключил с финской компанией «Валмет» соглашение о сборке 100 тыс. хэтчбеков А-класса в период с 2013-го по 2016 год. С середины июня, когда стартовали европейские продажи нового поколения модели, «Мерседес-Бенц» получил более 40 тыс. заказов на эти машины: заводы в Германии и Венгрии загружены под завязку.

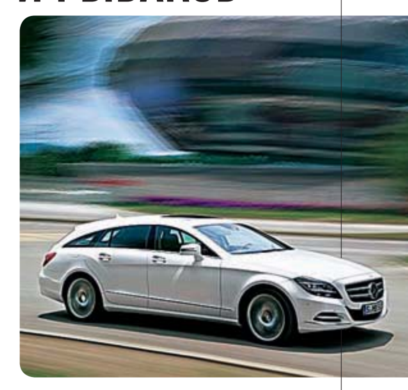
Корейская «Киа» приступила к сооружению третьего завода в Китае, рассчитанного на выпуск 300 тыс. автомобилей в год. Когда он в 2014-м вступит в строй, суммарные мощности заводов «Киа» в КНР достигнут 750 тыс. машин ежегодно.

В КРУГУ ПОМОЩНИКОВ

Новый «СЕАТ-Леон» сразу обращает на себя внимание «холодным взглядом» фар: здесь нет ни одной лампочки, только светодиоды! Это мировое новшество в сегменте среднеразмерных авто. Модель укоротилась на 55 мм, зато база выросла на 40 мм. Свесы уменьшились, а седокам и багажу стало просторнее. Двигатели все как один оснащены турбонаддувом и непосредственным впрыском. Ведь XXI век – век экономичности. Например, 1,6-литровому дизелю достаточно всего 3,8 л/100 км. Система SEAT Drive Profile позволяет водителю изменять под себя настройки рулевого управления, педали газа и звучания двигателя (моторы работают почти неслышно, поэтому предусмотрен электронный генератор звука). Можно настроить подсветку салона: кто поспокойнее, выберет белую, агрессивные пилоты – красную.

Есть в арсенале и многочисленные помощники водителя: система распознавания усталости, Full Beam, автоматически переключающий фары с ближнего света на дальний и обратно, система Heading Control, корректирующая движение при смещении с занимаемой полосы.

ДЛЯ ОХОТНИКОВ И РЫБАКОВ



Глядя на «Мерседес-Бенц CLS Шутинг Брейк», трудно сказать, чем он на самом деле является. Воистину долой стереотипы! Откроем пятую дверь и потрогаем грузовую площадку: она деревянная. Из вишни. А что говорят цифры? Перед нами пятиметровый стремительный кузов. В багажник можно поместить от 550 до 1550 л поклажи. (Что-то подсказывает: это будет не дачное барахло, а клюшки для гольфа.) Самый слабый из двигателей, четырехцилиндровый, развивает 204 л.с., самый мощный, «восьмерка», – все 408 сил.

НЕДЕЛЯ С «МАК-ЛАРЕНОМ»

Конечно, такой автомобиль надо представлять не на подиуме, а на гоночном треке, в динамике. И пусть за рулем сидит чемпион мира Дженсон Баттон. Так и поступили создатели обновленного «Мак-Ларена MP4-12C» представив его в Гудвуде (репортаж из Англии читайте в номере), на знаменитой «Неделе скорости».

Для версии 2013 модельного года и до того не слабый двигатель форсировали на 25 сил, доведя мощность до 625 «лошадок». Семиступенчатый робот теперь работает быстрее. А звук мотора в салоне усиливает специальное устройство «саунд симпозер». Появились новые, роскошные детали интерьера, обработанные алмазом легкосплавные диски.

Почти сразу же фирма представила открытый спайдер со складной карбоновой крышей, автоматически съезжающей назад на скорости до 30 км/ч. За счет механизма уборки верха, ветрового экрана и защитных дуг спайдер на 40 кг тяжелее купе, но это обычная для кабриолетов история.



ЛУЧ СВЕТА

В Сан-Франциско представили обновленные представительские модели «Лексус-LS 460» и LS 600h. Теперь они, кстати, бывают и в исполнении F Sport. Внешне больше всего заметны обновленные решетка радиатора и фонари. Теперь о том, чего не видно. Новая технология лазерной сварки и клеевые соединения прибавили кузову жесткости. Автоматическая регулировка клиренса, «обострившееся» рулевое управление, лучшая обратная связь на педали тормоза, пять режимов движения на выбор (*Eco*, *Comfort*, *Normal*, *Sport S* и *Sport S+*) – всё это найдет в своем автомобиле будущий владелец. В заднеприводном LS 460 F Sport даже установлен дифференциал повышенного трения «Торсен» и реализована функция автоматической перегазовки при переключении вниз.

Все технические изыски модернизированных машин трудно даже перечислить. К примеру, адаптивный дальний свет, автоматически вычленяющий встречную машину из своего луча и благодаря этому не ослепляющий ее водителя, является лишь одной из многих передовых технологий.



200 штук

Эксклюзивный суперкар «Ягуар C-X75» появится на рынке в течение ближайших трех лет. Он получит скромный 1,6-литровый бензиновый двигатель с непосредственным впрыском, турбиной и компрессором. Но раскрутить его можно будет аж до 10 000 об/мин, и тогда он выдаст 313 л.с. Мало? К даунсайзинговому «моторчику» добавлена пара электродвигателей, на которых и будет ехать «Ягуар», пока не наберет 64 км/ч.

С мощностью разобрались. Но разработчики позаботились и о том, чтобы «лошадкам» не было тяжело: масса авто с карбоновым кузовом и таким же шасси не превысит 1400 кг. Значит, получится не машина – пушка!

Время разгона – 15,5 с, но не до 100, а до 300 км/ч. А до первой сотни он разгонится уже через 3 с после старта.

Всего таких «ягуаров» соберут 200 штук. По 1 млн. 150 тыс. долл. каждая!



ВСЁ ДЛЯ НИХ

Первым мини-автомобилем «Шевроле» для рынка США и Канады станет «Спарк» 2013 модельного года – не совсем тот, что мы видим на европейских улицах. Там это будет единственный автомобиль в сегменте, оснащенный аудиосистемой MyLink Radio. Речь идет о 7-дюймовом сенсорном экране, который позволит получать доступ к содержимому вашего смартфона, проигрывать имеющиеся в нем видео- и аудиозаписи, звонить, посылать эсэмэски, лазить по Интернету, читать почту и, конечно же, прокладывать маршрут.



Двигатель в американской версии тоже поинтереснее – 1,25-литровый 84-сильный Ecotec с регулируемыми фазами газораспределения, который расходует в среднем 6,9 л/100 км. В паре с ним кроме привычной у нас механики может стоять и привычный у них 4-ступенчатый автомат. Кроме того, уже в базовом оснащении американского «Спарка» будет система стабилизации StabiliTrak и помощник для троганья на подъеме Hill Start Assist. Что самое удивительное, в малютку удалось запихнуть 10 (!) эйрбегов, включая два коленных: для водителя и пассажира. А вот на ключе для дверей решили «сэкономить»: владельцу достаточно подойти к машине.

КОРОТКО

Знаменитый литровый двигатель EcoBoost начинает восхождение вверх по линейке моделей «Форда». С осени им будут оснащать C-MAX и «Гранд C-MAX». В них он будет развивать совсем не детские 125 л.с. Как утверждают, это позволит расходовать всего 5,2 л бензина на сотню.



В столице начали раскрашивать бордюры в желто-зеленую полоску. Как объяснил заместитель мэра Петр Бирюков, желтый цвет, по данным медиков, хорошо воспринимается людьми с ослабленным зрением. А зеленый символизирует единение с природой. Постепенно в эти цвета перекрасят все бордюры как «Старой», так и «Новой» Москвы.

Специальный летний тест клуба ADAC показал, что автоматические системы климат-контроля с управляемыми компрессорами позволяют сэкономить топливо по сравнению с обычными кондиционерами, особенно в городском цикле. Выражается эта экономия примерно полулитром горючего на 100 км пробега. А вот на свободном шоссе преимущество продвинутых систем исчезает.



К началу учебного года европейская страховая компания AXA выпустила листовку для школьников, где в доступной форме обозначены все опасности, которые могут подстерегать их на пути в школу. Такой плакат в стиле комикса должен найти живой отклик у детей.

ОГРОМНЫЙ ТАКОЙ СЕКРЕТ

Под кодом LB1A до недавних пор скрывался автомобиль, выпуск которого налаживают на АВТОВАЗе. Еще за полгода до падения завесы секретности, когда новый «Ниссан-Алмера» представили публике на Московском международном автосалоне, на нем удалось поездить только нескольким журналистам издательства «За рулем», среди которых был Михаил Гзовский. Фото «Ниссан».



Слухами об этом проекте автомобильное сообщество полнится уже полгода. С представлением так называемого тизера (одно-единственное фото модели в профиль – настоящая дразнилка!) интерес лишь разгорелся. Многие моментально узнали машину: это же «Ниссан-Блюбёрд Силфи» образца 2005 года! Неужели нам банально предлагают под видом новой модели ту, что уже много лет продают в Азии?

После закрытой пресс-конференции, прошедшей в апреле, вопросов стало еще больше. Как сообщили представители «Ниссана», новая «Алмера» должна конкурировать по цене с «Фольксвагеном-Поло Седан», «Хёндай-Солярис» и «Шевроле-Авео». Но ведь «Алмера» существенно превосходит их габаритами. Каким образом автомобиль фактически класса D удалось сделать столь доступным? За ответом я полетел в исследовательский центр «Ниссана», в Крэнфилд.



Интерьер «Алмеры» полон унифицированных с «Логаном» и «Сандеро» деталей.

В качестве опции – 4-ступенчатый автомат, также позаимствованный у «Рено».

В богатых комплектациях «Ниссан» оборудован штатной навигацией, знающей русский.

Подогнать сиденье под себя позволит регулировка по высоте.

Один из тузов в колоде «Алмеры» – рекордный запас пространства для задних пассажиров.

ТЕХЗАДАНИЕ

В Великобритании меня встретил Норман Сноудон, тест-менеджер проекта LB1A. Именно Норман отвечает за все, что связано с доработкой «Алмеры» для России, поэтому за пару суток пребывания в Крэнфилде я старался не упустить ни одной его фразы. Норман и рассказал, какие приоритеты при разработке машины выбрала компания «Ниссан».

Она вознамерилась занять с «Алмерой» лидирующее положение на рынке по соотношению размер/цена. Именно поэтому основой для новой «Алмеры» стал седан длиной более 4,5 м с вместительным багажником. Огромное значение для российских водителей имеют комфорт и простор, который нам еще предстояло оценить. И конечно, все хотят получить надежную машину, не боящуюся наших дорог и климата. «Речь идет не о какой-то мизерной модернизации. Мы, по сути, сделали для России новый автомобиль!» – уверяет Норман.

В ходе общения с инженерами и прогулки по исследовательскому центру я все больше убеждался, что эти слова не лукавство.

Взять хотя бы кузов, точнее, его силовую структуру. Она усилена в более чем двадцати местах дополнительными ребрами жесткости и точками сварки. Увеличена и жесткость кузова на кручение. Чтобы снизить шум от грубого дорожного полотна, днище изготовлено из более толстой, чем у прототипа, стали. Ручки дверей и решетка радиатора покрыты трехвалентным хромом, что существенно повышает коррозионную стойкость. Эта недешевая технология прекрасно зарекомендовала себя на «ниссанах» моделей «Теана» и «Пасфайндер», а также на «Инфинити».

Подвески, естественно, тоже новые. Передний «Мак-Ферсон» смонтирован на подрамнике, жесткость пружин и диаметр стабилизатора поперечной устойчивости увеличены, изменены настройки амортизаторов. В сравнении с чем, спросите вы? Внимательно приглядевшись к подрамнику и компонентам ходовой, я сделал открытие: на одной из деталей красовалось знакомое имя – Logan. Вот оно что! Логично: почему бы не взять

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Nissan Almera

Размеры:	
длина×ширина×высота, мм	4656×1695×1522
Колесная база, мм	2700
Объем багажника, л	500
Снаряженная масса, кг	1228–1279
Полная масса, кг	1620–1650
Топливо/запас топлива, л	А92/50

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1598 см^3, 1,6 л, 75 кВт/102 л.с. при 5750 об/мин, 145 Н·м при 3750 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М5 или А4.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «Мак-Ферсон»/полузависимая, пружинная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; шины – 185/65R15.



За руль прототипа садится Норман Сноудон, тест-менеджер проекта LB1A. Плохая погода в Крэнфилде его только радует.

В профиль «Алмера» смотрится гармонично. Разве что колеса размерности 185/65R15 теряются в арках.

за основу великолепную по плавности хода и выносливости подвеску партнера по концерну «Рено-Ниссан»?

В исследовательском центре предназначенная для России «Алмера» прошла жесткую проверку на надежность ходовой. Мы побывали на вибростенде, где из прототипа буквально вытрясали душу в течение нескольких суток без перерыва. Стенд позволяет не только выявить слабые стороны подвески, но и «разболтать» салон, – наши потребители очень чувствительны ко всякого рода интерьерным скрипам. Сейчас инженеры окончательно нейтрализуют «сверчки» и укрощают шумы от двигателя в акустической камере.

После обширной экскурсии мы, наконец, отправляемся на дороги полигона. Признаться, не ожидал увидеть закамуфлированный прототип. К тому же он доехал до старта теста под дождем, а потому выглядел совсем не парадно. Оценивать внешность – дело неблагодарное. На мой взгляд, анфас «Алмера» напоминает «Теану», а вот корма получилась своеобразной. На фоне солидного профиля с крупными колесными арками 15-дюймовые колеса смотрелись мелкими. Но, думаю, пижоны подберут диски на свой вкус.

ОПЫТНЫЙ ОБРАЗЕЦ

Норман сел за руль, – стартовый круг по полигону я провел на заднем сиденье. Первое впечатление – королевский простор! Тут и вправду можно спокойно ехать втроем, а уж вдвоем – просто шикарно, хоть ногу на ногу закидывай.

Наконец-то я увидел интерьер «Алмеры», и он стал очередным сюрпризом. От корней «Силфи» здесь не осталось и следа. Передняя панель, многие кнопки и сиденья покажутся знакомыми владельцам «Логана» и «Сандеро».

Теперь моя очередь рулить. Дождь между тем усилился, однако Норман

Дачная дорога по-английски. Мы шли по ней хорошим ходом, и ни единого пробоя подвески!



Заявленный объем багажника «Алмеры» – солидные 500 л.

Характеристики амортизаторов подобраны сообразно российским условиям.

Под ковролином багажника – полноразмерное запасное колесо.

лишь ухмыляется: «Последнюю неделю льет как из ведра, хуже, чем осенью в России. Обрати внимание: мы увеличили площадь очистки ветрового стекла, бачок омывателя поставили побольше – 5-литровый. Для ваших зим нарастили мощность отопителя, доработали вентиляцию, аккумулятор теперь на 70 А·ч. А вот здесь у нас дачная дорога – сворачивай, ход можешь не сбрасывать».

Мы спрыгиваем с асфальта и попадаем на грунтовку, усыпанную щебнем и залитую лужами. Кое-где накатана глинистая колея. Но «Алмера» этого не замечает: энергоемкие подвески великолепно отрабатывают неровности разного калибра, причем практически беззвучно; удары щебня и всплески воды под колесами едва слышны. Действительно, отменные шасси и шумоизоляция! «Реальный дорожный просвет с водителем и пассажиром – 160 мм, это один из лучших показателей в классе, – комментирует Норман. – Кроме того, на все машины в базовой комплектации ставим стальную защиту картера. Тормозные и топливные трубки тоже защищены экранами».

Вернувшись на асфальт, я пришпорил машину и снова подумал о «Рено». Ведь под капотом «Алмеры» опять же логановский 1,6-литровый мотор мощностью 102 л.с. в паре со знакомым 4-ступенчатым автоматом. Предусмотрена, разумеется, и версия с 5-ступенчатой механикой.

Конечно, разгонная динамика «Алмеры» с автоматом умеренная, но машина и не претендует на спортивные лавры. «Ниссан» целился с ней в совершенно определенную категорию покупателей: мужчины старше тридцати, с семьей и детьми, живущие в самых разных уголках России.

Для таких «Алмера» станет единственным авто в семье и поэтому обязана быть практичной, вместительной и экономичной – какой она и предстала. По сути, надежную и недорогую ходовую часть, силовой агрегат и элементы интерьера «Логана» в еще большей степени адаптировали к запросам наших покупателей и нарядно упаковали в солидный кузов. Добавьте сюда полноценную российскую сборку (на АВТОВАЗе помимо сборочной линии смонтированы цеха сварки и окраски) – и станет ясно, как удалось вписать большой седан в умеренную цену. Будет ли «Алмера» хитом? Скоро узнаем, продажи стартуют после Нового года. ЗР

NISSAN ALMERA – ВЕЛИКОЛЕПНОЕ СОЧЕТАНИЕ ПЛАВНОСТИ ХОДА, ПРОСТОРНОГО КУЗОВА И ДОСТУПНОЙ ЦЕНЫ.

МОРСКОЙ БОЙ

Новый «Крайслер-300C» настолько велик, что вызывает ассоциации с атомоходом. Сравнить его с «кораблями» поменьше решился **Юрий Тимкин**. Фото **Александра Кульнева**.



Что-что, сравнить «Крайслер» с «Вольво» и тем более с «Ягуаром»? А не слишком ли это смело? Ведь американская компания не позиционирует себя производителем автомобилей премиум-класса, ее машины всегда были сравнительно доступны. Но, похоже, эти времена закончились – 300C в стандартной комплектации стоит в полтора раза больше, чем «Вольво-S80». Даже базовый «Ягуар-XF» дешевле – когда такое бывало! В общем, назвался пирожком – полезай в кузовок. Раз «Крайслер» устремился в высокие сферы, придется ему держать ответ перед такими почтенными машинами, как XF и S80.

О ДРЕСС-КОДЕ

Заокеанская махина впечатляет с первого взгляда. Смотришь на нее и поражаешься – насколько же органичен этот более чем пятиметровый седан. Да, контурами кузова схож с предшественником, однако впечатление совсем иное. Массивность теперь не в фаворе – «трехсотый» стал стремительнее и элегантнее. Впрочем, брутальности хватает. Тут тебе и плита радиаторной решетки, и крупная светотехника, и внушительные 20-дюймовые колеса.



Не меньшее внимание (разве что пальцем никто не показывал) привлекал обновленный XF. Стремительный английский седан получил новые фары с дугой светодиодов, как у представительского XJ. Они ему идут, как кошке – хищный прищуренный взгляд. Причем если «Крайслер» совсем не строг к дресс-коду водителя, то «Ягуар» вырабатывает другую привычку – соответствовать уровню авто. В кедах, шортах и майке здесь ощущаешь какую-то скованность. Надел брюки и рубашку – ты в своей тарелке. Noblesse oblige, положение обязывает!

А что «Вольво»? «Швед» слишком прост. Чувствуется, что выпускают модель далеко не первый год. С другой стороны, вызывающий дизайн по вкусу далеко не каждому, поклонников сдержанного стиля «Вольво» тоже хватает. Об этом говорит и объем продаж: шведский седан далеко оторвался от конкурентов. А еще S80 уважают гаишники: завидев его, они почему-то сразу отворачивались. Видимо, на шведских седанах ездят их начальники – зачем наживать неприятности?

Салон «Крайслера» по-хорошему удивил: не ожидал, что он настолько шикарен. Особенно если вспомнить простенький



Volvo S80

Второе поколение модели, известной с 1998 года, дебютировало в 2006-м. В 2011-м автомобиль модернизировали.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 2,5 и 3,0 л (231–304 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: автоматическая 6-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Kinetic, Momentum, Summum, Executive.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 20 000 км или 12 месяцев, 47 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 387 000–2 369 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,5 л, 231 л.с., 6-ступенчатый автомат, Summum, 2 058 600 руб.

Jaguar XF

Модель дебютировала осенью 2007-го, в прошлом году провели рестайлинг.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 3,0 и 5,0 л (238–510 л.с.); турбодизель, 3,0 л (275 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: автоматическая 6-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Comfort, Luxury, Premium Luxury, Portfolio, XFR.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 13 000 км или 6 месяцев, 22 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 910 000–4 345 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 3,0 л, 275 л.с., 6-ступенчатый автомат, Premium Luxury, 2 525 000 руб.

Chrysler 300C

Построен на доработанной платформе предшественника, дебют состоялся в 2011 году. Предыдущая модель имела в основе платформу «Мерседес-Бенца» Е-класса серии W210. В большинстве европейских стран этот «Крайслер» продается как «Лянча-Тема».

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 3,6 л (286 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: автоматическая 8-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: единственная.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 12 000 км или 12 месяцев, 22 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВОЙ ВЕРСИИ: 2 260 000 руб.

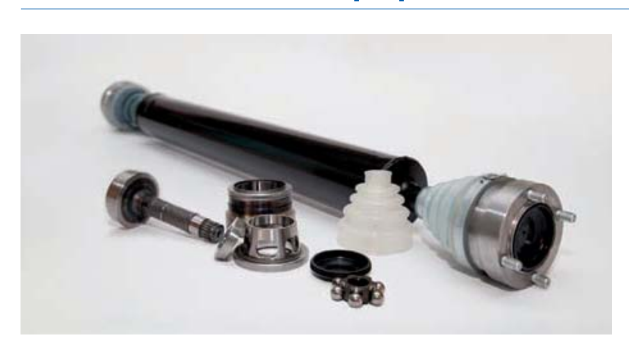
ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 3,6 л, 286 л.с., 8-ступенчатый автомат, 2 314 500 руб.

интерьер прежней «трехсотки». Отмечу приятные отделочные материалы, – давно я не видел на «крайслерах» накладок из настоящего дерева. А панель приборов? Ее загадочным мерцанием можно любоваться часами! Желательно, правда, днем, поскольку ночью от иллюминации глаза быстро устают. Другая эргономическая особенность – единственный подрулевой переключатель.

Как тут не вспомнить о «Мерседесе»: ведь американская компания еще недавно принадлежала немцам. Правда, в «Крайслере», похоже, так и не переняли у бывших владельцев умение щепетильно относиться к мелочам. Иначе чем объяснить, что кнопки и переключатели в 300С работают не так четко, как принято в бизнес-классе? А дисплей между спидометром и тахометром встроен так топорно, будто вспомнили о нем в последний момент. Зато похвалю цветной центральный монитор: он не только крупнее, чем у конкурентов, но и дает более качественную картинку. Жаль, навигатора нет, – за два с лишним «лимона» могли бы... Еще впечатлили подстаканники с возможностью подогрева или охлаждения. За такое в почти 30-градусную жару можно было простить многое. Но только не сверхмягкие бесформенные кресла (пусть и с вентиляцией), в которых, сколько ни искал, так и не нашел удобную посадку.

На крайслеровском фоне обшитые кремовой кожей ягуаровские сиденья кажутся идеалом: плотные, прекрасно распределяют нагрузку и цепко держат в скоростных поворотах. Не понравилось только, что включать вентиляцию или подогрев надо через меню борткомпьютера. Еще претензия – сквозняки: включаешь минимальный обдув, а тебя атакует ураган. Прикроешь воздуховоды – становится жарко. Жаль, что эту проблему не устранили в ходе прошлогодней модернизации. Хорошо хоть, убрали сенсорное отпирание бардачка – делать это по старинке куда сподручнее.

ЗАО «КАРДАН»: надёжность движения



Карданный вал с ШРУС для а/м «Лада 4х4» и «Chevrolet NIVA»

Это единственное предприятие, валы которого поставляются на ОАО «АвтоВАЗ». Предприятие сертифицировано на предмет соответствия требованиям системы качества ISO 2001 с 2004 года, ГОСТ Р с 2006 года. ЗАО «КАРДАН» является поставщиком карданных валов на все модификации автомобилей, созданные на платформе автомобилей ОАО «АвтоВАЗ» 4×2 и 4×4: ВАЗ 2131, ВАЗ 21218 «ФОРА», ВИС 2346, ВАЗ 210834 «ТАРЗАН» и ряд других. В настоящее время закончена подготовка производства и планируются поставки дилерам ЗАО «КАРДАН» карданных передач для автомобилей семейства «Газель», тракторов «Беларусь» и для автомобилей «Лада 4×4» («Нива») и «Chevrolet NIVA» с шарнирами равных угловых скоростей (ШРУС).

Особенностью карданных передач для автомобилей семейства «Газель» является применение необслуживаемых карданных шарниров, то есть смазка шарниров закладывается на весь срок службы.

Наиболее уязвимым местом в карданных передачах других поставщиков автомобилей семейства «Газель», как это следует по результатам маркетинговых исследований, является промежуточная опора с подвесным подшипником. В конструкции карданных передач для автомобилей «Газель» производства ЗАО «КАРДАН» применена промопора, внешне похожая на опору от «классики». Но это только внешнее сходство. Изменение технологии изготовления опоры с применением высококачественных клеев и резины из натурального каучука позволило увеличить стендовую долговечность узла в восемь раз по сравнению с «классической».

В конце 2011 года в ЗАО «КАРДАН» пущен в эксплуатацию новый цех по производству карданных валов с ШРУС для автомобилей «Лада 4×4» («Нива») и «Chevrolet NIVA». Применение в приводных валах ШРУС вместо крестовин обеспечивает повышение комфортабельности за счет исключения шумов и вибраций. Нет необходимости в обслуживании валов при эксплуатации. За счет уменьшения потерь на трение снижается расход топлива до 1,5 литров на 100 км.

Также создан участок сборки валов с ШРУС с применением механизированных стендов, обеспечивающих необходимое качество сборки, балансировки, контроля герметичности.

В 2012 году ЗАО «КАРДАН» планирует стать поставщиком карданных валов с ШРУС на ОАО «АвтоВАЗ» и «GM-AVTOVAZ».



446010, Россия, Самарская обл., г. Сызрань, ул. Гидротурбинная, 13; тел./факс: +7 (8464) 37 84 11, 37 14 61
E-mail: cardan-syzran@rambler.ru; www.cardan-syzran.ru

Volvo S80





Для автомобиля ценой более двух миллионов приборы слишком просты.



Несмотря на немалый возраст, интерьер S80 смотрится достойно.

Автомат работает не так расторопно, как у 300C и XF.



Jaguar XF





Скромность украшает – это насчет ягуаровских приборов.



С точки зрения дизайна самый интересный интерьер – у «Ягуара».

Шайба-селектор оказалась удобнее традиционных рычагов.

Chrysler 300C





Бирюзовые приборы смотрятся привлекательно, но уж больно ярки – глаза быстро устают.



Интерьер вознесся на новый уровень. И отделка стала лучше, и оснащение современнее.

Г-образный селектор автомата неудобен: мала информативность привода.





Смотрите на iPad: панорамы салонов





На потолке расположена кнопка *On Call* – если случится беда, вам придут на помощь.

У кресел один недостаток – выталкивающая спинка.

Плоская пластина центральной консоли – визитная карточка «Вольво».

Спинки задних сидений можно сложить клавишей, находящейся в багажнике.









Сенсорный экран ярок, однако на прикосновения реагирует с задержкой.

Металлическая накладка туннеля на солнце неприятно бликует.

Передние кресла наиболее удобные из всей троицы.

Только XF располагает обогревом ветрового стекла.









Стрелочные часы выглядят элегантно и представительно.

Жаль, здесь не было навигатора, – им машины начнут оснащать с осени.

Аморфные кресла – главный недостаток эргономики «Крайслера».

Только 300С предложил подстаканники с функцией «подогрев-охлаждение».





В целом же салон «Ягуара» произвел впечатление наиболее дизайнерского. Одна только шайба-селектор, заменившая рычаг автомата, чего стоит. Правда, из-за высокого и широкого туннеля посадка тесная, чувствуешь себя словно в кокпите купе. Но чего у «Ягуара» не отнять, так это аристократизма! В салоне витает запах роскоши и благополучия. Даже звук работающих поворотников какой-то особенный – словно постукивают друг о друга деревянные палочки. Именно такие нюансы отличают премиум-седан от обычного.

«Вольво» внутри просторен и хорошо отделан, однако на фоне конкурентов кажется бесхитростным. Скромная и подслеповатая панель приборов, центральная консоль с малюсенькими кнопочками уже не раз подвергались критике. Недавно прописавшийся поверх передней панели монитор чужероден. Есть нарекания и к передним креслам с выталкивающей спинкой – уже после часа езды хочется выйти.

Зато «восьмидесятка» куда продвинутее конкурентов по части мобильных технологий. Если хозяин скачает специальное приложение для смартфона, то сможет определять местонахождение автомобиля, получать информацию с бортового компьютера, проводить диагностику систем на расстоянии и даже дистанционно блокировать работу двигателя. Заманчиво? Правда, эта услуга стоит 1000 рублей в месяц, а наличие самой системы на борту потребует 36 000 рублей доплаты. Недешево.

ИНАКОМЫСЛЯЩИЕ

Автомобили заметно отличаются друг от друга концепциями. «Вольво» – типичный переднеприводный седан. У «Крайслера» задняя ось ведущая. «Ягуар» тоже заднеприводный, но данный экземпляр турбодизельный, в то время как соперники –бензиновые. Чья возьмет?

Старт с места на 300С вызывает восторг. И дело даже не в мощном, упругом разгоне, а в потрясающе

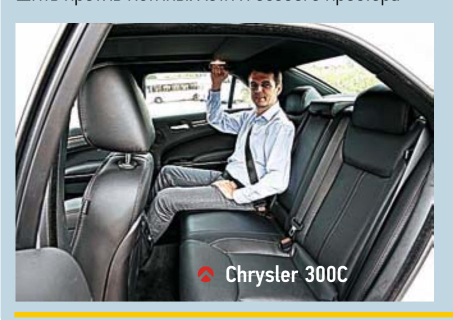
ПАССАЖИРСКИЕ КАЮТЫ

На втором ряду «Крайслера» весьма просторно. Радует, что даже при максимально опущенных передних сиденьях остается много места для ступней задних пассажиров. Предусмотрен обогрев дивана и подлокотник с двумя подстаканниками и внушительным боксом. На заднем стекле шторка. Жаль, боковые стекла опускаются не полностью.

Сказать, что в «Ягуаре» тесно, – погрешить против истины. Хотя и особого простора нет – «сам за собой» сел просто нормально. Места тут только для двоих – разместиться посередине мешает огромный напольный туннель, так что третий подголовник скорее для проформы. К плюсам отнесу наличие дефлекторов системы вентиляции, полностью опускаемые стекла. Однако XF – единственный участник теста, лишенный подогрева задних сидений.

Второй ряд у «Вольво» – самый гостеприимный. Места для ног – как в 300С, однако по высоте запас пространства еще больше. Сиденья самые удобные, есть аж трехступенчатый обогрев и воздуховоды климата. Шторки предусмотрены не только на заднем окне, но и на боковых. Вот только стекла полностью не опускаются.

Наш S80 был с мультимедийной системой для задних пассажиров. Причем, чтобы не мешать другим, – с отдельными наушниками.


Chrysler 300C


Jaguar XF


Volvo S80


PATRIMONIO MUNDIAL • WORLD HERITAGE • PATRIMOINE MONDIAL
Прага – Карлов мост (Старый Город)
ИЗ ЛЮБВИ К ПРАГЕ ЧАЙКОВСКИЙ ВЫУЧИЛ ЧЕШСКИЙ ЯЗЫК. А ЧТО ВДОХНОВИТ ВАС?
Великий композитор Петр Ильич Чайковский очень любил приезжать в Прагу. Настолько, что освоил чешский - необыкновенно красивый, но достаточно сложный язык. Узнайте на своем опыте, что его вдохновило. Может быть это архитектурные памятники, благодаря которым Прага входит в число 12 чешских городов мирового наследия ЮНЕСКО? А может истории, которые здесь происходили? Проживите свою историю в Праге и выучите первое слово: „vítejte“ (добро пожаловать).
Чешская Республика. Место для вашей истории.
реклама
Czech Republic Like
www.czechtourism.com



вкусном звуке – от американского баритона мурашки бегут по коже! Особенно приятна ария 3,6-литровой «шестерки» после 5000 об/мин. Теплых слов заслуживает работа 8-ступенчатого автомата, который чутко и правильно реагирует на малейшее перемещение акселератора. Благодаря большому количеству ступеней мотор всегда работает на оптимальных для экономичности оборотах. Так, если ехать 100 км/ч, стрелка тахометра будет дремать всего на 1300 об/мин (в стандартном режиме, не в спортивном)! Потому итоговый расход топлива получился на удивление скромный для габаритов и массы «Крайслера» – примерно 15 л/100 км.

В том, что наиболее экономичным окажется «Ягуар», сомневаться не приходилось – все-таки дизель под капотом. Но то, что по динамике он уверенно превзошел оппонентов, стало сюрпризом. Уже с первых метров ясно: «англичанин» гораздо темпераментнее. Глазом моргнуть не успеешь, как набрал первую сотню, еще немного времени – вторую. Дух захватывает! Примечательно, что набор скорости происходит в удивительной тишине – дизеля почти не слышно. Лишь где-то в районе зеркал и люка ветер посвистывает. Шестиступенчатый автомат работает ничуть не медленнее крайслеровского. Словом, «Ягуар» оказался на редкость хорош.

«Швед» здорово отличается от обоих. Ни тебе резких разгонов с пробуксовкой, ни рычащего звука. Просто автомобиль. Спокойный, не провоцирующий на азартную езду. Кто-то скажет – скучный, но многим активный драйв и не нужен. Недаром львиная часть S80 на нашем рынке продана именно с этим базовым мотором, хотя в гамме есть и более мощные агрегаты. У автомата те же спокойные и рассудительные повадки. Смена передач происходит отнюдь не молниеносно, к тому же только у «Вольво» нет подрулевого переключения. Это, впрочем, укладывается в концепцию модели.

Как известно, прошлое поколение 300C построили на базе «Мерседес-Бенца W210» образца середины 1990-х. Его преемник унаследовал ту же платформу. Хоть она и не молода, но «Крайслеру» с ней повезло! Он просто покорил плавностью хода – неровности проглатывает без остатка, на волнах нет присущей многим «американцам» раскачки. Разве что низкопрофильные 20-дюймовые колеса постукивают на ямах и мешают на высокой скорости: из-за внушительной массы они начинают играть на трещинках асфальта, руль принимается гулять из стороны в сторону. Не расслабишься. Но эта черта проявляется, только если ехать быстрее 150 км/ч. В обычных условиях, не на полигоне, данная особенность характера незаметна.

Отдадим должное и управляемости «Крайслера». Он не подталкивает к активному вождению, но при желании способен пройти поворот с огоньком. Из-за длиннющей базы запустить «трехсотый» в скольжение непросто, но если получится, в такой ситуации он будет предельно понятен и очень надежен. Узнаю мерседесовские гены!

КОРАБЕЛЬНЫЕ ТРЮМЫ

Несмотря на внушительные габариты, багажник 300C не самый большой – по нашим измерениям, всего 392 л. Много пространства занимают большие колесные арки (надо же куда-то девать 20-дюймовые «катки»), да и петли чрезмерно массивные. Не понравилась пластиковая ручка с острыми краями – браться за нее неуютно. А еще у «Крайслера» самая большая погрузочная высота.

Вместимость ягуаровского багажника минимальна: всего 340 л. К тому же очень узкий проем и неровные стенки. Зато только у XF есть доводчик – вещица из арсенала представительских седанов.

Отсек «Вольво» не только самый крупный – 428 л, но и наиболее удобный: наименьшая погрузочная высота, впечатляющий проем, ровные стенки. На крышке закреплен знак аварийной остановки – издалека видно.

В общем, багажник S80 спланирован лучше всего.



Chrysler 300C


Jaguar XF


Volvo S80



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	CHRYSLER 300C	JAGUAR XF	VOLVO S80
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	5066/1902/1462/3052	4961/1877/1460/2909	4851/1861/1493/2835
колея спереди/сзади	1610/1620	1559/1571	1588/1585
Объем багажника, л	462	500	480/1094
Радиус поворота, м	5,95	5,75	6,1
Снаряженная/полная масса, кг	1795/2359	1820/2360	1630/2150
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,0	6,4	7,5
Максимальная скорость, км/ч	240	250 (огр.)	235
Топливо/запас топлива, л	А95/72,3	ДТ/69,5	А95/70
Расход топлива: городской/ загородный/смешанный цикл, л/100 км	14,3/7,1/9,7	9,5/5,5/6,8	14,5/7,1/9,8
Выбросы CO_2, г/км	н.д.	179	229
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	дизельный	бензиновый
Расположение	спереди продольно	спереди продольно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	V6/24	V6/24	P5/20
Рабочий объем, $см^3$	3604	2993	2521
Степень сжатия	10,0	16,0	9,0
Мощность, кВт/л.с.	210/286 при 6350 об/мин	202/275 при 4000 об/мин	170/231 при 5400 об/мин
Крутящий момент, Н·м	340 при 4650 об/мин	600 при 2000 об/мин	340 при 1700–4800 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	заднеприводная	заднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	А8	А6	А6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/VIII/з.х.	4,71/3,14/2,10/1,67/1,29/1,00/ 0,84/0,67/3,30	4,17/2,30/1,52/1,14/0,87/ 0,69/–/–/3,40	4,148/2,370/1,556/1,155/ 0,859/0,686/–/–/3,394
Главная передача	2,65	2,73	3,329
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	многорычажная/ многорычажная	на двойных поперечных рычагах/многорычажная	«Мак-Ферсон»/ многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые/ дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые/ дисковые
Размер шин	245/45ZR20	245/40R19	245/40ZR18

Но с «Ягуаром» он не поспорит. XF – один из немногих бизнес-седанов, на котором в кайф пройти (вернее, промчать) связку быстрых виражей. Машина делает это в охотку, с азартом. Как точно британский седан пишет повороты, насколько велик у него запас устойчивости, как молниеносно он реагирует на команды водителя! Во всем чувствуется порода. Причем руль у «Ягуара» хотя и легкий, но при этом насыщен обратной связью – такие настройки большая редкость.

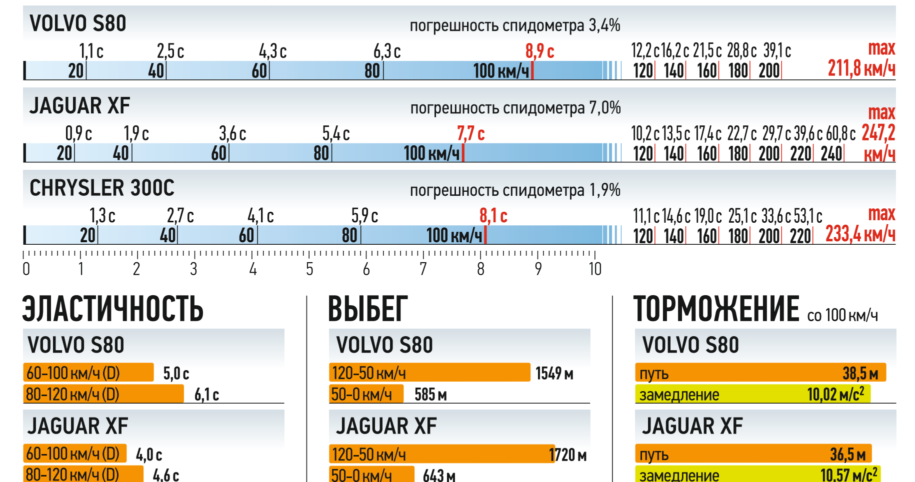
Правда, в плавности хода XF похуже «Крайслера». Тот по колеям шел с полной невозмутимостью, а вот «англичанин» их уже замечает да и на неровностях потряхивает крепче, чем хотелось бы. Все-таки спорта здесь больше, чем комфорта.

Если от изначально спортивного XF жесткости ожидаешь, то от S80 – нет. Однако здесь ее, этой самой жесткости, даже больше! Кто бы мог подумать, что такой солидный автомобиль пасует перед скромными неровностями. Бах! – отозвалась передняя подвеска на совсем

СРЕДНЕЕ ЗНАЧЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА В САЛОНЕ, дБА (замеры ЗР)

Модель	Скорость (передача)			Максимум при разгоне 0–100 км/ч
	80 (D)	100 (D)	120 (D)	
CHRYSLER 300C	61,2	63,3	67,9	72,2
JAGUAR XF	63,1	64,1	66,1	67,9
VOLVO S80	62,6	65,0	69,1	71,9

РАЗГОН и МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ



ЭЛАСТИЧНОСТЬ

Модель	60–100 км/ч (D)	80–120 км/ч (D)
VOLVO S80	5,0 с	6,1 с
JAGUAR XF	4,0 с	4,6 с
CHRYSLER 300C	4,3 с	5,3 с

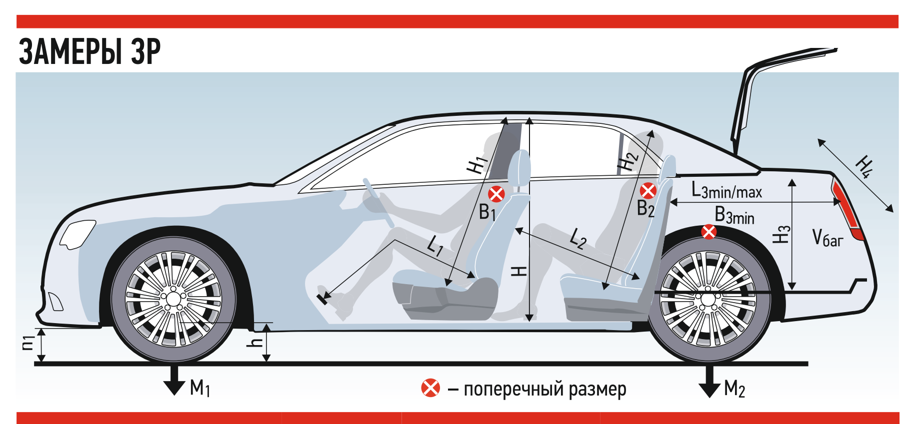
ВЫБЕГ

Модель	120–50 км/ч	50–0 км/ч
VOLVO S80	1549 м	585 м
JAGUAR XF	1720 м	643 м
CHRYSLER 300C	1645 м	658 м

ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

Модель	путь	замедление
VOLVO S80	38,5 м	10,02 м/с²
JAGUAR XF	36,5 м	10,57 м/с²
CHRYSLER 300C	35,5 м	10,87 м/с²

ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L_1, мм	L_2, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	B_1, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг	h, мм	h_1, мм
CHRYSLER 300C	910–1185	630–900	1150	955	920	1500	1440	1095/2075	985	415	470	392	991 (52)	930 (48)	1921	135	180
JAGUAR XF	970–1170	620–840	1135	975	920	1445	1430	1060	760	475	440	340	1026 (53)	915 (47)	1941	130	200
VOLVO S80	1000–1185	650–870	1140	960	955	1455	1425	1100/2020	1145	485	440	428	1028 (61)	669 (39)	1697	140	230

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
CHRYSLER 300C	7	7	8	8	8	8	8	9	8	8	9	9	8	7	8	8,0
	+ Плавность хода, дизайн.									– Кресла, непрактичные 20-дюймовые колеса.						
JAGUAR XF	9	8	9	8	7	7	9	9	9	9	8	7	8	7	8	8,13
	+ Просторный и удобный салон. Современная электронная начинка.									– Посредственная плавность хода. Задержки в работе автомата						
VOLVO S80	8	9	9	8	8	9	7	8	8	8	7	8	9	8	8	8,13
	+ Динамика и управляемость.									– Теснее соперников.						

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

не глубокую ямку. Ба-бах! – вторит ей задняя, она срабатывает ощутимо громче. И это в комфортном режиме адаптивного шасси. Если перевести его в спортивный алгоритм, плавность становится вовсе неважнецкой. И колеи S80 не любит – мечется на них, как рыба на нересте. Словом, на фоне «Ягуара» и «Крайслера» шведский седан воспринимается как более дешевый автомобиль. Не исключаю, что с обычными, не адаптивными амортизаторами он был бы комфортнее.

В поворотах «Вольво» полностью отрешен от водителя – очень спокойный, не подначивающий. Едет себе и едет. Стоит переборщить со скоростью или выбрать слишком смелую траекторию, тут же сработает система стабилизации и осаженная машина безмятежно, с достоинством пройдет поворот. Спокойствие, только спокойствие!

ПО РАНЖИРУ

Отличная собралась флотилия! «Крайслер» напомнил атомный ледокол – такой же огромный и мощный. Смотришь на него и понимаешь: для него не существует преград. Настоящий дредноут, только в современном исполнении.

«Ягуар» – легкий ракетный крейсер: проворный, скоростной, на нем легко настичь соперника. Но и комфорта не лишен. Очень разносторонний автомобиль.

«Вольво» вызывает ассоциации с яхтой. Не такой быстрый, как конкуренты, однако экипажу здесь уютнее всего, да и в управлении «швед» наиболее прост. **ЗР**



Юрий Тимкин:

«Новый «Крайслер-300С» настолько прибавил в характеристиках и отделке, что его сравнение с «Вольво» и «Ягуаром» отнюдь не авантюра. Достойный у американцев получился автомобиль».



New Suzuki GRAND VITARA

Grand Vitara — настоящая легенда бездорожья, классика, вобравшая в себя более чем полувековой опыт компании Suzuki по созданию полноприводных автомобилей.

При обновленном дизайне мы сумели сохранить черты, любимые нашими владельцами, а лучшие качества автомобиля — полный привод и японская сборка — остались неизменными. Один из лучших в своем сегменте, непревзойденный за пределами асфальта и комфортный в городе, Grand Vitara — это результат классического сочетания качества, надежности, высокого уровня комфорта, безопасности, и потрясающих возможностей на бездорожье. И этот результат, воплощенный в металле и доведенный до совершенства с помощью комплекса современных технологий — то, что можно считать эталоном внедорожного жанра.

Suzuki Grand Vitara — классика внедорожного жанра.

Встречайте обновленный внедорожник Suzuki Grand Vitara в сентябре 2012 года.

Реклама. Товар сертифицирован.

www.suzuki-motor.ru

ВОЛШЕБНАЯ ШКАТУЛКА

Еще в прошлом номере мы сомневались в появлении «Гранты» с автоматической коробкой, а уже в этом **Кирилл Милешкин** делится впечатлениями о ней.

Автомат на «Гранте» (в перспективе он попадет и на «Калину») – проверенный агрегат японской компании «Джатко»: четыре ступени и никаких изысков вроде ручного переключения, зимнего или спортивного режимов. Кто ездил, скажем, на «Ниссане-Ноут», знает, что это за коробка. Ее настройкой под «Ладу» занималась австрийская компания AVL.

Аппетит у автоматической «Гранты», по словам автовазовцев, вырос на 0,5 л/100 км по сравнению с механикой. Но при этом коробка обеспечивает максимально динамичную езду. Здесь есть так называемая виртуальная пятая передача. При плавном нажатии акселератора при включенной четвертой электроника дает команду на частичное размыкание гидротрансформатора, – возросшие обороты двигателя, а вместе с ними и крутящий момент добавляют машине резвости. При этом нет затыка, как при традиционном переходе на пониженную передачу. Да и акустический комфорт лучше.

Чтобы автомат занял свое место в «Гранте», потребовалось изготовить более 30 оригинальных деталей: кронштейны и опоры силового агрегата, более жесткие пружины передней подвески, жгуты проводки, элементы системы охлаждения. Поддон картера двигателя теперь литой, а не штампованный. Автомат утяжелил «Гранту» на 33 кг, при этом дорожный просвет уменьшился на 20 мм. Еще 12 кг добавил расширенный набор оборудования комплектации «Норма Плюс», которая пока предлагается только в сочетании с автоматической коробкой: кондиционер, антиблокировочная система с ассистентом экстренного торможения и пассажирская подушка безопасности.



Индикация режима автомата вписана в щиток приборов (правый верхний угол). Удобно, что под обозначением положения селектора показана включенная передача.

Если на приличной скорости селектор случайно перевести в положение первой передачи или заднего хода, ничего страшного не произойдет – электроника защитит коробку от ошибки водителя.



Первые машины клиенты вряд ли получат раньше конца осени, к тому же запланированный на нынешний год тираж невелик – всего 10 тысяч седанов. В 2013-м соберут в семь раз больше.

Первые же километры за рулем подтверждают, что работа проделана не зря. Японская подруга явно по нраву 16-клапанному двигателю мощностью 98 л.с. «Джатко» мягко перебирает передачи в рваном режиме движения и ни разу не оставил машину без запаса тяги. Правда, без ложки дегтя «Лада» все равно не может: на остановках в режиме «драйв» ощутима вибрация кузова. «Заметили, – констатирует главный конструктор «Гранты» Сергей Мединец. – Что же, проблема нам знакома, еще поколдуем над опорами силового агрегата».

На трассе с четырьмя пассажирами и включенным кондиционером автоматическая «Гранта» тоже не сдается. Надо пойти на обгон? Секундная задержка при переходе на передачу-две вниз, автоматическое отключение кондиционера – и рывок на встречную полосу.



Есть в комплектации «Норма Плюс» и малозаметные мелочи: три подголовника на заднем сиденье, карманы в спинках передних кресел, поручни над дверями. Увы, такие опции, как аудиосистема, противотуманные фары и обогрев сидений, предназначены только топ-исполнению «Люкс».

Внешне отличить «Гранту» с автоматом невозможно. Лишний шильдик увеличит себестоимость, да и козырять им современному автомобилю как-то неудобно.

Металлической защиты картера по-прежнему не предусмотрено. Все испытания также проводились без нее. Конструкторы уверяют, что установка этого аксессуара никак не скажется на температурном режиме коробки. Ее теплообменник встроен в радиатор двигателя.

Можно ускорить процесс, заранее подготовившись к маневру. В распоряжении водителя клавиша выключения овердрайва, которая лишает автомат высшей – четвертой передачи. На третьей же «Гранта» с автоматом разгоняется до 132 км/ч: для опережения хватит с лихвой.

При объявленной цене 373 300 рублей конкурентов-одноклассников с автоматом у «Гранты» нет. Два недавних подорожания вывели ближайшего – «ЗАЗ-Шанс» – далеко за пределы 400 тысяч, что в этом сегменте – пропасть. **ЗР**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

«Лада-Гранта»

Размеры: длина×ширина×высота, мм	**4260×1700×1500**
Колесная база, мм	**2476**
Колея спереди/сзади, мм	**1430/1414**
Дорожный просвет при полной нагрузке, мм	**140**
Объем багажника, л	**480**
Снаряженная масса (с водителем), кг	**1205**
Разгон 0–100 км/ч, с	**13,5**
Максимальная скорость, км/ч	**170**
Топливо/запас топлива, л	**A95/50**
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	**10,6/6,2/7,9**

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 72 кВт/98 л.с. при 5600 об/мин, 145 Н·м при 4000 об/мин.

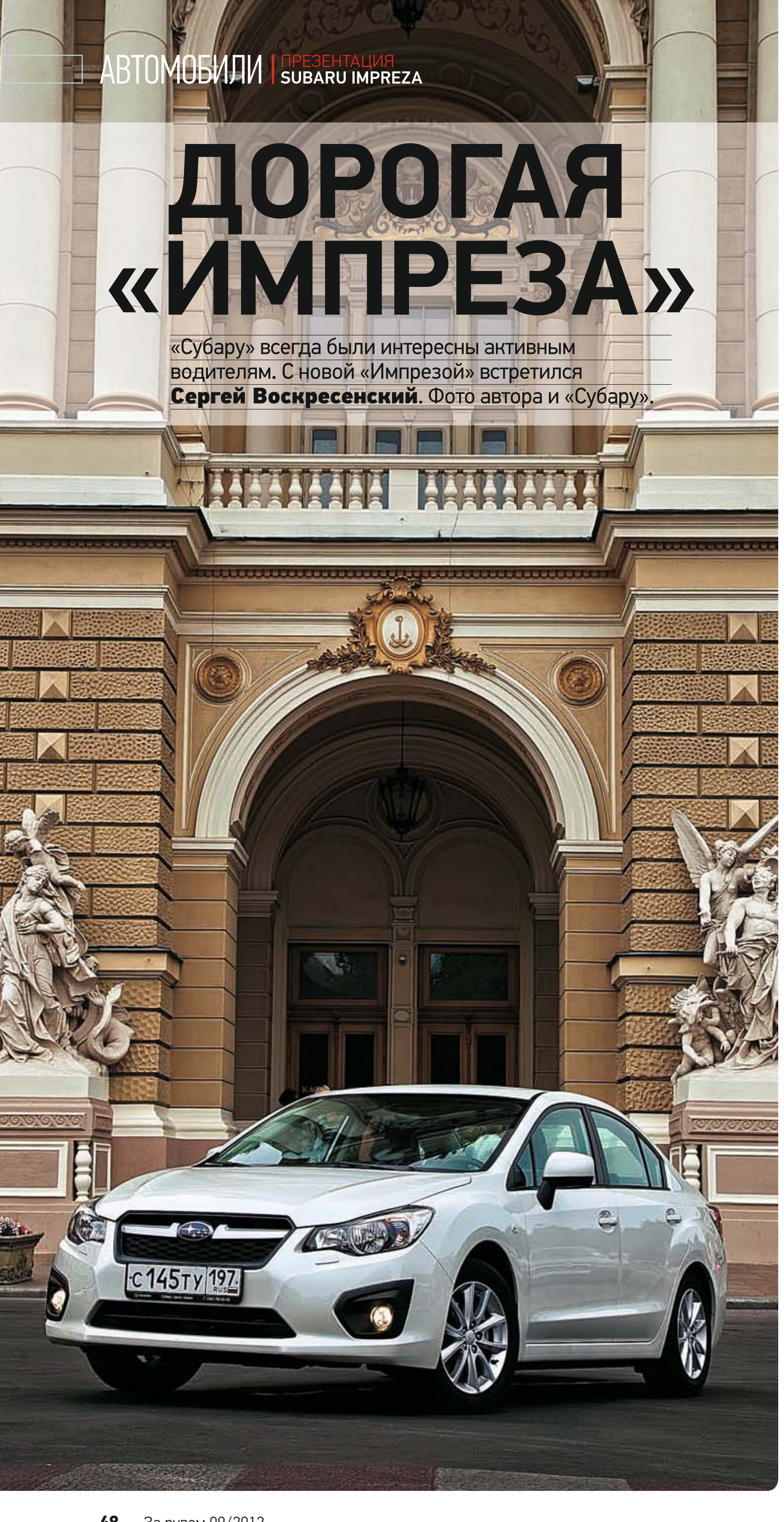
ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; А4.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «МакФерсон»/упругая балка; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; шины – 175/65R14.

ЦЕНА: 373 300 руб.

(+) **Динамика, логика и мягкость переключений.**

(–) **Слепая индикация режима коробки, вибрация на холостом ходу в «драйве».**



ДОРОГАЯ «ИМПРЕЗА»

«Субару» всегда были интересны активным водителям. С новой «Импрезой» встретился **Сергей Воскресенский**. Фото автора и «Субару».

На первый взгляд, обычный седан с аккуратными, но почти лишенными боевого задора пропорциями кузова, как это часто бывает у «японцев». Фамильный стиль «Субару» нынче – неяркая повседневность, которую, наверное, правильнее назвать сдержанностью. Хэтчбека в России не будет – взамен созданный на его базе кроссовер XV. Заряженные версии появятся не ранее следующего года. Как скучно, братцы...

И тем не менее грех не заметить изобилия качественных и мягких материалов на панели приборов, обивках дверей. Нельзя не оценить по достоинству высокие спинки сидений, умный дисплей маршрутного компьютера и новую комбинацию приборов, теперь отменно читаемых.

А еще впервые за многие годы знакомства с «симметричным AWD» я не слышу традиционных звуков певучей субаровской трансмиссии. То ли глуховат стал? Да нет, похоже, с «Импрезой» действительно поработали в нужном и очень актуальном для нее акустическом направлении.

И не в нем одном. По утверждениям создателей да и по моим собственным ощущениям, в этот раз все силы направили именно на оптимизацию инженерных решений. Просторнее сделался салон, причем отнюдь не только благодаря незначительному увеличению колесной базы. Сделали тоньше передние стойки кузова, изменили их наклон, а вместесним и проемы дверей. В самих дверях переложили механизмы опускания стекол. Скажете, мелочь? Да, но позволившая добавить простора изнутри. Понемногу, по крупицам... В результате «Импреза» привлекает не только просторным и жестким на кручение кузовом, но и хорошей обзорностью, вместительным багажником, разнообразным оборудованием, среди которого теперь есть и навигация, и двухзонный климат-контроль, и неплохая «музыка», наконец. Как всего этого не хватало раньше! Конечно, имеются и огрехи, но о них – позднее.

НАЦИОНАЛЬНЫЙ КОЛОРИТ

Наверное, такое возможно только в Одессе, недалеко от Дюка, Оперного театра, Арнаутской улицы и прочих городских достопримечательностей. Чем еще можно объяснить перепутанные документы на тестовые «импрезы», оснащенные моторами новой серии FB объемом 1,6 и 2,0 л (114 и 150 л.с. соответственно)? По документам большая их часть значилась 2-литровыми, но одни

почему-то ехали заметно шустрее других. Оказалось, при регистрации моторы 1,6 л тоже записали как два литра!

Кстати, по утверждениям конструкторов, двигатели, перенастроенные под Евро-5, стали чуть не на 10% экономичнее. Но два мотора – два характера. У 114-сильного агрегата ожидаемо «бедный» низ, его все время приходится подкручивать для успешного старта. И при этом неплохая середина: 2000–3500 об/мин. Однако, если вдруг захочешь резко ускориться, необходимо подождать, пока стрелка тахометра перевалит пятитысячную отметку. Одним словом, запасов никаких, а вариатор лишь усугубляет невыразительную картину. Кстати, по-прежнему можно предпочесть традиционную механику. Причем пяти- и шестиступенчатая «ручные» коробки, как и раньше, выделяются жесткостью переключений. Но обещанной экономии топлива я так и не ощутил: маршрутник показал 8,6–8,8 л/100 км – нормальный расход, ничего выдающегося.

Два литра под капотом «Импрезы» другое дело: мощная середина, звонкие и эффектные отклики на оборотах, близких к максимальным. Хотя, если уж быть придирчивым, трогаться и ехать внатяг все равно неудобно. До 1700 об/мин и этот двигатель не отличается тяговитостью.


Особенность интерьера – большое количество всевозможных отсеков для мелких вещей.


Светлая подсветка приборов почему-то только в дорогой версии, в более скромных она красная. Обычно бывает наоборот.


Как же мы раньше покупали «импрезы» без навигации?!


Ах, Одесса! Тенистые улочки, брусчатка. А уж названия...



Многофункциональный экран дисплея может строить диаграммы среднего расхода топлива за определенные промежутки времени. Вопрос: зачем?

СИЛА И СЛАБОСТЬ SUBARU IMPREZA – В ТРАДИЦИЯХ. ЖАЛЬ, НОВЫЙ УРОВЕНЬ ОТДЕЛКИ ЗАОДНО ПОДТЯНУЛ И ЦЕНУ.



По заверениям пассажиров, на заднем сиденье «Импрезы» действительно хорошо: качественно и комфортно, хотя и без изысков.

Этот селектор вариатора – для мотора 1,6 л. В нем нет ручного режима управления коробкой с фиксированными передачами. Для «Субару» – странный подход.

Зато подвески, управляемость да и комфорт у «Импрезы» на высоте. Подвески отменно справляются с самыми разнообразными покрытиями, причем лучше всего почему-то на машине с мотором 1,6 л. При этом «субару», как им и положено, балуют отличной, сбалансированной управляемостью. Правда, машина с двигателем 1,6 л и вариатором на плохих дорогах ведет себя немного хуже, чем версия с механикой: больше вертикальная раскачка кузова. Да и энергоемкость подвесок здесь уже оставляет желать лучшего. Может, у нее настройки не для России?

ДЕТАЛИ УРОВНЯ «ЛЮКС»

Итак, управляемость (главный и, несомненно, весомый козырь «Субару-Импреза») теперь удачно дополнили качественным интерьером. Автомобиль стал тише и комфортнее. Вот только цена в 974 900 руб. за базовую версию насторожила. Да, полный привод стоит денег. Среди конкурентов «Импрезы» ее создатели в первую очередь называют «Ауди», «Фольксваген», БМВ. Но как оправдать то, что даже в средней по уровню комплектации машина лишена подсветки и охлаждения бардачка? А в багажник можно попасть, только дернув рычажок в салоне или нажав кнопку на ключе. Ну а двухзонный климат, цветной экран дисплея, датчик дождя и стальные накладки на педали – это вообще прерогатива исключительно топовых версий за 1 230 000–1 330 000 руб.

А еще думаю об откровенно средней динамике и расходе бензина хорошо за восемь литров. И это на трассе! Культовая машина? Увы, а жаль... **ЗР**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Subaru Impreza 1.6 M5	Subaru Impreza 1.6 Lineartronic	Subaru Impreza 2.0 M6
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4580/1740/1465/2645		
колея спереди/сзади	1510/1515		
Объем багажника, л	460		
Радиус поворота, м	5,3		
Снаряженная масса, кг	1325	1360	1330
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,3	12,6	10,5
Макс. скорость, км/ч	189	181	197
Топливо/запас топлива, л	A95/55		
Расход топлива: город./загород./смешанный цикл, л/100 км	9,7/5,7/7,2	9,5/5,5/7,0	11,0/6,1/7,9
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый		
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация/число клапанов	Оп4/16		
Рабочий объем, см^3	1600	1600	1995
Степень сжатия	10,5		
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	84/114 5600	84/114 5600	110/150 6200
Крутящий момент, Н·м при об/мин	150 4000	150 4000	196 4200
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	полноприводная		
Коробка передач	M5	вариатор	M6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/двухрычажная		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	195/65R15, 205/55R16, 205/50R17		

МАНИЯ ВЕЛИЧИЯ

На российский рынок вышло пятое поколение корейского бизнес-седана «Хёндай-Грандер». Привлекательность машины для потенциальных покупателей оценивал **Максим Гомянин**. Фото **Александра Батыру**.

Порой первое впечатление самое верное. Беглый взгляд на автомобиль, и я уже испытываю симпатию к внушительного вида «корейцу». Кстати, англ. *grandeur* – величие. Седану это слово подходит на сто процентов. С 1998 года, когда компания «Хёндай» начала выпускать «грандеры» собственной разработки (до 1998-го это были лицензионные «Мицубиси-Дебонер» с иной внешностью), столь привлекательных форм у них еще не было.

Я нажимаю на брелоке кнопку открывания дверей... и никакой реакции. Дальше начинаются «танцы» в попытках заставить электронный «сим-сим» отпереть корейские хоромы. Наконец-то секрет разгадан. Оказывается, после более чем двухчасовой стоянки машина перестает распознавать смарт-ключ. Для того чтобы «Грандер» все же впустил меня, пришлось, посоветовавшись с дилером (к счастью, уже знакомым с этой проблемой), подержать нажатой кнопку багажника.

У водительского кресла можно отрегулировать длину подушки, а в наиболее престижной комплектации, которая и попала ко мне, оно имеет функцию массажа. Кожаная отделка выглядит дорого. В то же время вставки под карбон на передней панели показались неуместными, я предпочел бы отделку под дерево. Удивило, что при включении камеры заднего вида предупреждение на мониторе выводится по-английски, хотя навигация от «Навител» русифицирована.





Вставки под карбон на центральной панели выглядят откровенно дешево.

К панели приборов претензий нет.

Нестандартное решение, знакомое, правда, по одной немецкой марке: клавиши электрорегулировок сидений – на панелях дверей.



ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ В КЛУБ!

Придирки заканчиваются, когда сажусь на задний диван. Ему уделили особое внимание. Немудрено, здесь будет ездить большинство покупателей. Благодаря увеличению колесной базы на 65 мм по сравнению с предыдущей моделью задняя часть салона достигла размеров небольшого кабинета. Места для ног и над головой хоть отбавляй. По этим показателям «Грандер» готов стать лидером класса.

В движении он тоже полностью соответствует названию: едет с достоинством. Разгон не назовешь энергичным, но на такой машине и не хочется торопиться. Она мягко плывет по дорожным волнам, хорошо сглатывает мелкие неровности. И это несмотря на низкий профиль шин. Измерил расстояние от земли до переднего бампера – 190 мм, до заднего – 280 мм. Для парковки в городе – вполне. Бизнес-седану практичность тоже совсем не помешает.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Hyundai Grandeur

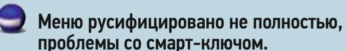
Размеры: длина×ширина×высота, мм	**4910×1860×1470**
Колесная база, мм	**2845**
Колея спереди/сзади, мм	**1613/1614**
Объем багажника, л	**530**
Снаряженная/полная масса, кг	**1581/2120**
Разгон 0–100 км/ч, с	**8,4**
Топливо/запас топлива, л	**А95/70**
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	**14,0/7,1/9,6**

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V6, 24 клапана, 3,0 л, 184 кВт/250 л.с. при 6400 об/мин, 284 Н·м при 5300 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: передний привод; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – независимая/многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 245/40R19.

Просторный салон, хорошая плавность хода.



Меню русифицировано не полностью, проблемы со смарт-ключом.



Переднеприводный «Грандер» базируется на удлиненной платформе «Сонаты».

Шумоизоляция на высоте. Лишние звуки не мешают слушать аудиосистему «Инфинити», включающую в себя 11 динамиков, сабвуфер и внешний усилитель. По комфорту «Грандер» вполне мог бы поспорить с некоторыми машинами классом выше. Кстати, корейская модель попадает в интересную нишу: она дороже «Ниссана-Теана» и «Тойоты-Кэмри», но при этом дешевле «Лексуса-ES». Замечу, все они переднеприводные, как и «Грандер». Подведем итог. «Хёндай-Грандер» вполне заслуживает места в клубе бизнес-седанов. Но, думаю, «теан» и «кэмри» все равно будут покупать намного больше. Оснащение у них во многом схожее. «Грандер» выделяется дизайном и простором в салоне, но одной внешностью и вместимостью покупателей не возьмешь. Особенно в серьезном бизнес-классе. ЗР

КОМФОРТ НА ЗАДНЕМ ДИВАНЕ – ОДНО ИЗ ОСНОВНЫХ ПРЕИМУЩЕСТВ КОРЕЙСКОГО СЕДАНА. НО ДЛЯ УСПЕХА НА РЫНКЕ НУЖНО ЕЩЕ ПОВЫШАТЬ ПРЕСТИЖ БРЕНДА.



Редкий автомобиль даже классом выше способен предоставить такой простор. В спинках передних сидений предусмотрены углубления для ног – по мне, они совершенно лишние.

Панорамная крыша доступна в топовой комплектации «Премиум» и раздвигается электроприводами.

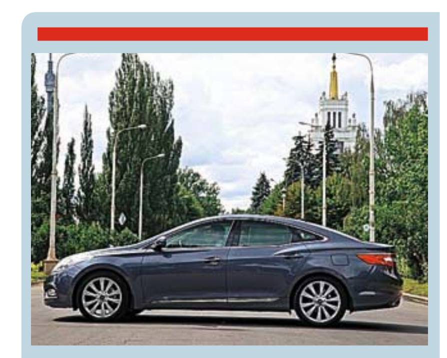




У обтянутого кожей кресла водителя десять электрорегулировок и функция массажа.

СТОИМОСТЬ HYUNDAI GRANDEUR В РАЗЛИЧНЫХ КОМПЛЕКТАЦИЯХ, руб.

«Бизнес»	1 569 000
«Элеганс»	1 669 000
«Премиум»	1 749 000



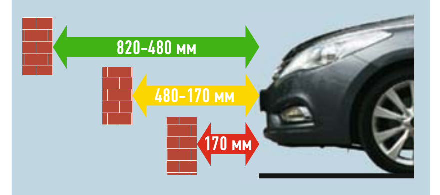
ГЛАЗА И УШИ

Проверку переднего и заднего парковочных радаров «Грандера» провели в боевых условиях, то есть на городских улицах. В качестве препятствия выбрали микроавтобус с сильно выступающим и низким фаркопом: поцарапать бампер легко. Но парктроники испытание прошли. Ставя машину на стоянку, можно ориентироваться не только по писку датчиков и изображению с камеры заднего вида, – на панели приборов появляется индикатор (зеленый, или желтый, или красный), позволяющий довольно точно оценить расстояние до препятствия.

ЗОНЫ ЧУВСТВИТЕЛЬНОСТИ ДАТЧИКОВ

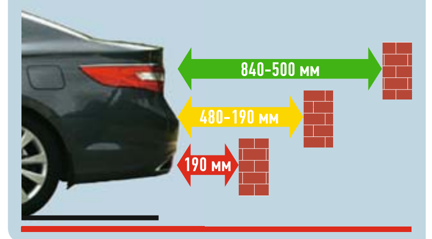
Передний парковочный радар

Зеленый индикатор: 820–480 мм.
Желтый индикатор + звуковой сигнал с короткими паузами: 80–170 мм.
Красный индикатор + непрерывный звуковой сигнал: 170 мм и меньше.



Задний парковочный радар

Зеленый индикатор + звуковой сигнал с длинными паузами: 840–500 мм.
Желтый индикатор + звуковой сигнал с короткими паузами: 480–190 мм.
Красный индикатор + непрерывный звуковой сигнал: 190 мм и меньше.



Друзьям – ПОДАРКИ!

Velkopopovický Kozel – самый щедрый Kozel в мире: ведь он дарит подарки не только тебе, но и твоим друзьям! С его помощью ты сможешь отправить пиво в любую точку нашей необъятной родины, а сам получить коллекционные кружки из деревушки. Только представь, как будет приятно удивлен друг во Владивостоке, получив в подарок банку пива Velkopopovický Kozel от жителя Калининграда!





Хочешь отправить Kozel'a другу? Нет ничего проще!

- собирай коды от крышек или ключей банок
- регистрируй их на сайте www.kozel.ru
- отправляй пиво Velkopopovický Kozel другу
- получай уникальные деревянные кружки из деревушки Велкопоповице

Этот подарочный код 23L7XLFZV ты можешь зарегистрировать уже сейчас!

Подробности на WWW.KOZEL.RU

Период регистрации кодов: 15 августа - 15 ноября 2012 г. Сроки проведения акции: 1 августа - 2 декабря 2012 г. Информацию об организаторе акции, правилах ее проведения, количестве призов, сроках, месте и порядке их получения можно узнать по телефону горячей линии 8-800-333-9883 и на сайте www.kozel.ru. Товар сертифицирован. Реклама.

18

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ



ПЕРЕМЕНА МЕСТ СЛАГАЕМЫХ

Помимо прижившихся на нашем рынке седана и хэтчбека «Шевроле-Круз» корейская фирма готова предложить и универсал. В преддверии осеннего старта продаж в России на автомобиле проехал **Михаил Гзовский**. Фото автора.

Реклама гласит: «Мы предлагаем эту модель с двигателем V8, а также 6-цилиндровыми моторами, автоматической трансмиссией «Пауэрглайд» и другими опциями, доступными для автомобилей «Шевроле».

Эта цитата относится к «Шевроле-Номад», представленному в виде прототипа в далеком 1954 году на американском шоу Motorama. Пресс-релиз тех лет сообщает: «С момента окончания войны ежегодные продажи универсалов выросли в 12 раз».

Судя по немецким автобанам, популярность универсалов в Старом Свете сопоставима с ситуацией на американском рынке 60-летней давности. Кажется, половина всех машин на трассе – именно такие! Неудивительно, ведь в Европе очень любят семейный активный отдых. «Круз SW» выглядит в потоке гармонично: поджарый, линия крыши по-спортивному ниспадает от капота к корме, спойлер на пятой двери также придает живости задней части кузова.

Выражение лица «Круза» изменилось, причем передний бампер и противотуманные фары поменяли у всех вариантов – произошел закономерный рестайлинг. А что внутри? Здесь новый цвет тканевых вставок на панели и сиденьях. В наиболее богатой комплектации появилась мультимедийная система «МайЛинк». Она дает возможность подключить к машине смартфон и прослушивать его фонотеку, просматривать фото и видео (последние две функции не работают в движении). Но главное – управлять телефонной книгой и навигацией мобильника посредством 7-дюймового экрана, а разговаривать – через микрофон и динамики автомобиля. На монитор также выводится изображение с камеры заднего вида.

Итак, сыграю в семью, отправляющуюся на отдых. Расставляю бутылки по карманам дверей (в передние входят емкости по полтора литра, в задние – поллитровые), в двухъярусный бардачок с подсветкой укладываю карты и мелочовку. В карманы спинок передних сидений войдет небольшой ноутбук. Ну и, собственно, ради чего все затевалось – багажник. Он 500-литровый, правильной формы, закрывается собирающейся в кассету шторкой. Ее можно полностью вытянуть и закрепить на задних стойках, что упрощает доступ к багажу. Между спинками задних сидений и кассетой шторки предусмотрели лоток с тремя отделениями. Под полом – ниша с комплектом для ремонта шин. Но ее в российской версии, конечно, заполнит запасное колесо.

При желании багажник нетрудно распланировать под себя. В ассортименте аксессуаров – сетка, ящик-органайзер с раздвижными секциями. Для базовых релингов предлагают багажный бокс, крепления для перевозки лыж, велосипедов и серфа.

К старту готовы? Увы, наиболее интересный для нашего рынка модернизированный бензиновый мотор – 1,6-литровый, мощностью

CHEVROLET CRUZE SW – СТИЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ ПРАКТИЧНЫХ АВТОМОБИЛИСТОВ. ПРЕДЛАГАЕТ МНОГО ПОЛЕЗНОГО ОБЪЕМА В КОМПАКТНОЙ И КРАСИВОЙ ОБЕРТКЕ.

Система «МайЛинк» позволяет подключить к машине MP3-плееры, «Айпод», «Айпад» и другие носители информации через разъем USB или «блютус».

Интерьер универсала освежили, добавив новый цвет тканевой отделки передней панели и сидений.

Главная придирка по части восприятия информации с приборов – блики на пластике.

124 л.с., развивающий 155 Н·м (плюс 15 л.с. и 5 Н·м к нынешней версии) крутящего момента, по загадочной причине на тест-драйве отсутствовал. Он сочетается с 5-ступенчатой механической коробкой. Еще нам предложат уже хорошо известный 1,8-литровый агрегат с 5-ступенчатой механикой или 6-скоростным автоматом. И просто замечательно, что в компании решились на поставки машин с бензиновым турбомотором объемом 1,4 л (он развивает 140 л.с. и работает с 6-ступенчатой «ручной» коробкой). Правда, такие машины придут к нам не ранее следующей осени. Но я выбрал именно ее.

Не устаю восторгаться современными малолитражными турбомоторами! Двигатель развивает момент 200 Н·м в диапазоне 1850–4900 об/мин, и универсал с ним набирает сотню за 9,5 с. Прекрасная тяга и отзывчивость отлично сочетаются со средним расходом всего в 5,7 л бензина. Снижению расхода способствует и характерный для данной версии электроусилитель руля, который, кстати, совсем не испортил общего впечатления.

Объем багажника можно увеличить до 1478 л, сложив спинки сиденья. А при загрузке под потолок – до 1534 л.

По итогам дня я жалел лишь об одном: увы, в Россию опять не привезут дизели. Двухлитровая 163-сильная версия с 6-ступенчатой механикой покорила сбалансированностью и почти полным отсутствием вибраций даже на холостом ходу. По секрету мне привели аргументы против: дизельная версия стоила бы слишком дорого, с учетом скромного спроса ее омологация невыгодна.

По дороге к финальной точке пробега полюбовался красавцем «Шевроле-Номад», который устроители пригнали для контраста. Огромный «Кочевник» давно ушел, его место занял компактный «Круз SW». Тяга к перемене мест не проходит, но слагаемые успеха меняются: помимо практичности и комфорта теперь не обойтись без экономичности. **ЗР**



Вот она, мечта американского семьянина 1950-х! Примечательно, что «Шевроле-Номад» больше напоминал двухдверный седан и разительно отличался от других универсалов того времени. Не удержусь от еще одной цитаты: «Интерьер выполнен с использованием долговечной отделки из эласкофаба (синтетическая ткань, имитирующая кожу. – *Прим. авт.*) и легко моющихся материалов, неизвестных еще несколько лет назад. Украшение люксового интерьера – белоснежный потолок, выполненный из винила».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Chevrolet Cruze SW	
	1.6 MT	1.8 AT
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4675/1797/1484/2685	
колея спереди/сзади	1544/1558	
Объем багажника, л	500	
Масса снаряженная/полная, кг	1360/1895	1400/1935
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,6	11,5
Макс. скорость, км/ч	191	192
Топливо/запас топлива, л	A95/60	
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	8,7/5,2/6,4	10,4/5,6/7,2
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	P4/16	
Рабочий объем, см³	1598	1796
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	91/124 6200	104/141 6200
Крутящий момент, Н·м при об/мин	155 4200	176 3800
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	M5	A6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	
Рулевое управление	реечное с электро-усилителем	реечное с гидро-усилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	205/60R16, 215/50R17	



СТРАНА
Хрустальных
РУЧЬЕВ
ВОДКА ТАЛКА ПРОИЗВЕДЕНА
В СИБИРИ
ТАЛКА
страна хрустальных ручьёв
ВОДКА
ТАЛКА
ВОДКА
ПРОИЗВЕДЕНА
в Сибири
ЗЕРНОВОЙ
СПИРТ «ЛЮКС»
НАСТОЙ ПШЕНИЦЫ
НА ТАЛОЙ ВОДЕ
КРЕПОСТЬ 40%
ИЗ ПРИРОДНЫХ
НАТУРАЛЬНЫХ
КОМПОНЕНТОВ
СТРАНА ХРУСТАЛЬНЫХ РУЧЬЕВ
0.5л ОБЪЕМ
FROM PURE
ECOLOGICAL
MATERIALS
РЕКЛАМА
ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ



ИГРА НА ПОВЫШЕНИЕ

Седан бизнес-класса «Лексус-ES» полностью обновили! Прежде чем сесть в кресло водителя, **Максим Гомянин** провел 15 часов в кресле самолета. Ведь американский рынок для этой модели главный. Фото автора и «Лексус».

На большом пикапе вдруг зажглась оранжевая люстра спецсигналов. Я не придал этому значения. У нас на такое «елочное украшение» никто и внимания не обратит. Однако рейнджер замахал руками, призывая остановиться. Дальше затянулся нудный разговор: почему мы фотографируем автомобиль, на котором едем? Да потому, что это предсерийный «Лексус-ES»! Стражу порядка, который встретился нам в окрестностях американского Портленда, видимо, просто захотелось рассмотреть красную машину. Мы не возражали: посмотреть было на что. Наконец он, сделав серьезное лицо, пожелал нам счастливой дороги...

Впервые модель ES увидела свет около 20 лет назад. Ныне начались продажи уже шестого поколения седана, традиционно основанного на переднеприводной платформе «Тойоты-Кэмри». Россия и Китай получат автомобили, как на фото, а вот машины для США внешне будут чуть иные.

Одно из самых важных новшеств – появление в гамме гибридной модификации 300h. Бензиновый мотор объемом 2,5 л, спаренный с электродвигателем, не имеет ничего общего с двигателем такого же объема, который получила базовая версия ES 250. У силового агрегата, работающего по циклу Аткинсона, высокая степень сжатия – 12,5:1, что повышает экономичность. И нет вспомогательных ременных приводов. А это прибавляет надежности.

На центральном туннеле гибрида расположена кнопка *EV*, знакомая по другим «лексусам». Нажимаю, и ES превращается в электромобиль. Правда, так можно ехать лишь на небольшой скорости и недолго.

Удивительная страна Америка. Тут при заказе пива в баре требуют паспорт даже у бородатых угрюмых мужиков. А возле уличных фонтанов стоят предупреждающие таблички, что вода

не для питья. Как тут не вспомнить монологи Задорнова! К моей радости, «Лексус» не столь курьезен. Управление навигацией, климат-контролем, аудиосистемой – все интуитивно понятно. «Музыка» – уже знакомый по другим моделям «Марк Левинсон» (ЗР, 2012, № 6) с 15 динамиками. А в системе кондиционирования применили технологию очистки воздуха Nanoe. При включении кондиционера она активируется автоматически. Через воздуховоды в салон поступают отрицательно заряженные ионы, окруженные молекулами воды. Они увлажняют и освежают воздух.

В дороге ES чем-то напоминает своего более дорогого и заднеприводного одноклассника серии GS (ЗР, 2012, № 8). Но если тот в последнем поколении заточен под управляемость, то ES ставит во главу угла комфорт. Ведь рассчитан он на водителей от 37 до 40 лет, которые уже успели обзавестись семьей. Делают ставку и на корпоративные продажи. Скажем, в крупной компании топ-менеджеру положен ES, а управленцу рангом пониже – «Тойота-Кэмри». По сути, это одно и то же, но на первый план выходят детали, которые и становятся наиболее важными: престиж, внешность, богато оснащенный салон.

Уделено внимание и месту руководителя – заднему дивану. Спинка хорошо профилирована, подлокотник, на котором расположены кнопки климат-контроля, подогрева, управления шторкой заднего стекла,

К четкости приборной панели претензий нет. Синяя подсветка в режиме *Eco* и красная в *Sport S* заставляют вспомнить чуть более спортивного одноклассника – «Лексус-GS».

В отличие от GS, шайба выбора режимов движения находится у гибридного ES 300h перед селектором коробки передач.



Фирменный стиль «Лексуса», знакомый по другим моделям бренда, главенствует и в ES. О сходстве с младшей родственницей – «Тойотой-Кэмри» нет и речи.

СРАВНИМ С ПРЕДШЕСТВЕННИКОМ: КОМФОРТ

- Угол наклона рулевой колонки уменьшен с 24 до 22 градусов, что позволяет расположить руки более комфортно.
- Потолок удалился от головы на 18 мм.
- Сиденье можно опустить на 15 мм ниже, чем в предшественнике.
- Подушка сиденья стала больше на 35 мм.
- Пространство в районе ступней увеличено на 104 мм, в районе коленей на 71 мм.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Lexus ES 250	Lexus ES 350	Lexus ES 300h
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4900/1820/1450/2820		
колея спереди/сзади	1590/1575		
Объем багажника, л	490		425
Радиус поворота, м	5,7		
Снаряженная/полная масса, кг	1575/2100	1640/2130	1690/2150
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,8	7,4	8,5
Макс. скорость, км/ч	207	210	180
Топливо/запас топлива, л	А95/65		
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	7,9	9,5	5,4
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый		гибридная силовая установка
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	P4/16	V6/24	P4/16
Рабочий объем, $см^3$	2494	3456	2494
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	135/184 6000	204/277 6200	118/161 5700
Крутящий момент, Н·м при об/мин	235 4100	346 4700	213 4500
Электродвигатель	–	–	синхронный, переменного тока, с постоянным магнитом
Мощность, кВт/л.с.	–	–	105/143
Напряжение, В	–	–	650
Тип батареи	–	–	никель-металл-гидридная
Суммарная мощность гибридной силовой установки, кВт/л.с.			151/205
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	А6		бесступенчатая с электронным управлением
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/независимая		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	215/55R17		

Светодиодами в фонарях в виде буквы *L* и сдвоенными патрубками выхлопной системы новинка напоминает флагман модельного ряда – седан LS.

ОДНО ИЗ ГЛАВНЫХ ДОСТОИНСТВ LEXUS ES – БОГАТО ОСНАЩЕННЫЙ САЛОН. МАШИНА ЕЩЕ БОЛЬШЕ ДИСТАНЦИРОВАЛАСЬ ОТ TOYOTA CAMRY.

В гибридной версии тяговую никель-металлгидридную батарею расположили за спинкой заднего дивана. Доступ из багажника к ней удобный.



достаточно широк. Не покидает ощущение, что машина плывет по дороге, словно по волнам.

В помощь водителю новый электронный помощник – система автоматического выключения дальнего света. Используя камеру, закрепленную на ветровом стекле, электроника высматривает приближающийся встречный автомобиль и переключает фары на ближней свет.

В «Лексусе-ES» нет революции. Все в нем эволюционно. Мне, однако, ближе «Лексус-GS» – прежде всего из-за ярко выраженного характера. У ES он поспокойнее. Что порой тоже неплохо. ЗР

LEXUS ES НА ФОНЕ КОНКУРЕНТОВ*

Модель	Двигатель: объем, л/ мощность, л.с.	Коробка передач	Колесная база, мм	Объем багажника, л	Цена, руб.
Lexus ES 250	2,5/184	А6	2820	490	н.д.
Audi A6	2,0/180	вариатор	2912	530	1 790 000
Mercedes-Benz E 200	1,8/184	А7	2874	540	1 790 000
Volvo S80	2,5/249	А6	2835	480	1 429 000

**Цены на момент подготовки материала.*

Чтобы не платить повышенные ставки транспортного налога, можно рассмотреть и дизельные модификации со схожими по мощности силовыми агрегатами. Например, цена «Мерседес-Бенца Е 220 CDI» со 170-сильным мотором начинается с 1 860 000 руб., а «Ауди-А6» с 2-литровым 177-сильным двигателем продают за 1 940 000 руб.

Прошлый ES не пользовался особым успехом в России: за прошлый год продали всего 834 штуки. Новая версия, планируют, за год разойдется для начала тиражом 1000 автомобилей.

ВОЛШЕБНАЯ БУКВА

Концепт «Лексус LF-LC», представленный на автосалоне в Детройте, создавали в калифорнийской дизайн-студии «Тойоты». Формы кузова выдают общие стилистические подходы ко всему модельному ряду марки. Скажем, решетка радиатора похожа на ту, что примерили модели ES и GS. Правда, на ES она немного строже. Но это заложено в философии бизнес-седана. Похожие на светотехнику концепта L-образные дневные ходовые огни расположены у ES в фарах. Светодиоды фонарей также рисуют эту букву, которая, видимо, стала для «Лексуса» магической. Возможно, концепт превратят в серийное купе к 2014 году.



ЧЕТЫРЕ ВЕДУТ, ДВА В УМЕ

То, что полный привод надежнее и безопаснее на скользкой дороге и улучшает проходимость, знают все. А каковы такие кроссоверы в повседневной жизни в сравнении с моноприводными собратьями? Этим вопросом задался **Сергей Воскресенский**. Фото **Константина Якубова**.



Когда речь заходит о кроссовере (модная тема!), непременно говорят, что он обязательно должен быть не только универсальным и с большим (на фоне обычных автомобилей) дорожным просветом, но и полноприводным. Пусть даже автомобиль самый что ни на есть городской, а его владелец никогда не съезжает с асфальта. Моноприводные версии обычно поставляют только в самых недорогих комплектациях, а в пресс-парках их держат редко. Может, зря? Ведь, если отбросить бесспорные «за» четырех ведущих колес – проходимость (в основном на рыхлом снегу) и разгонные способности (в тех же условиях), что еще записать в преимущества? Более того, возможно, на асфальте разница в массе и потерях на трение позволит ездить экономичнее? А может, и безопаснее?

ЗАНИМАТЕЛЬНАЯ МАТЕМАТИКА

Мы взяли «Мазду CX-5» и «Рено-Дастер», самые горячие новинки класса. У полноприводного «Дастера» даже задняя подвеска иная, нежели у его моноприводного собрата, – независимая. Коробки передач у машин с двигателем 2 л также привязаны к количеству ведущих колес: автомат (и только он) – у версии 4×2, в то время



как 4×4 поставляется исключительно с шестискоростной механикой. У «Мазды CX-5», напротив, тип привода почти не влияет на все остальное. Даже на уровень оснащения – благодаря пакетам опций к комплектациям Touring и Sport. Наибольшие различия – в шинах и колесах. Машина 4×4 обута в 19-дюймовые покрышки, модификация 4×2 довольствуется 17-дюймовыми.

Начинаем измерения. Загнав машины на весы, обнаруживаем: полный привод добавляет «Дастеру» 70 кг, а «Мазде» – более сотни. Хотя на фоне общей снаряженной массы в 1400–1500 кг это мелочь. Не велика разница и в геометрической проходимости, у переднеприводного «Дастера» последняя даже немного лучше.

Из двух «рено» быстрее разгоняется полноприводный, но это в основном заслуга механической коробки. С «маздами» ситуация интереснее. Монопривод в разгоне напористее, что чувствуется и без измерительной аппаратуры. У переднего привода лишь небольшой проигрыш в максималке, но он обусловлен подбором передаточных чисел и большими колесами версии 4×4. Обе машины достигли предельной скорости на четвертой передаче, однако



У переднеприводного «Дастера» с автоматом один явный недостаток – бьющий по ушам звук при 6000 об/мин, появляющийся в момент переключений при разгоне в пол. Почти 85 дБА – это уже болезненно.

4×2 на 17-дюймовых шинах раньше уперся в ограничитель оборотов, не пожелав ускоряться на следующей, пятой скорости.

Кстати, тормозной путь у обеих чисто переднеприводных машин оказался заметно короче.

ЧУВСТВО РАЗНИЦЫ

Ну как тут не вспомнить о стереотипах, касающихся управляемости! На переставке (имитация объезда препятствия) выясняется, что «Дастер 2WD» быстрее и, главное, проще в управлении. Он, в отличие от 4×4, совсем не стремится выполнить маневр резко. Наоборот: поначалу монопривод удивляет большими кренами и слишком спокойными реакциями на поворот руля. Полноприводник с его более активной – независимой задней подвеской ведет себя напористее, а временами даже норовисто, словно

КАК РАБОТАЕТ МУФТА (Геннадий Емелькин)

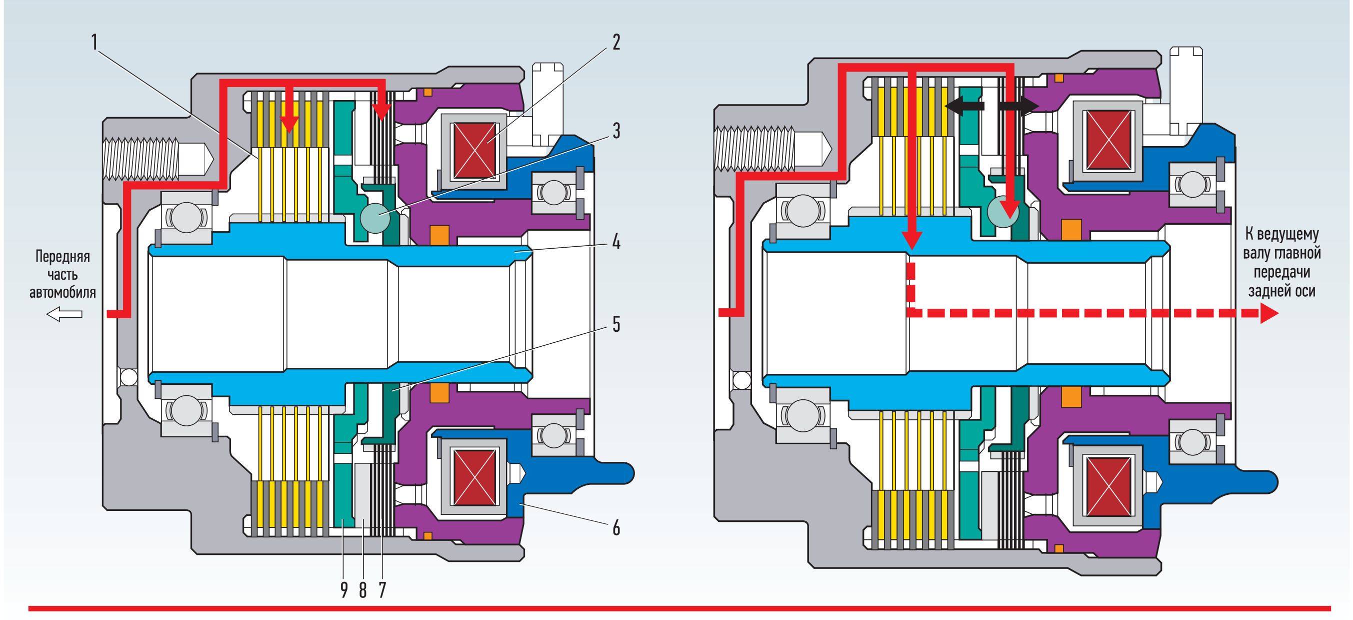
Конструктивно схемы работы подключаемого полного привода «Рено-Дастер» и «Мазды СХ-5» близки. У обоих автомобилей есть электронная муфта, расположенная в корпусе редуктора задней оси. Она, руководствуясь информацией о разности скоростей вращения передних (основных ведущих) и задних колес, приходящей через датчики антиблокировочной системы на блок управления, при необходимости блокируется, подключая вторую ось. Алгоритм управления муфтой довольно сложный и зависит от ряда внешних факторов.

Схема работы полного привода «Мазды СХ-5» такова. При равномерном движении, когда скорости колес одинаковые, крутящий момент подается на корпус муфты **(4)**. Диски **(5)** управляющей муфты разомкнуты. Ведомый **(1)** и ведущий **(7)** диски неподвижны относительно друг друга и вращаются вместе с ведомым валом муфты **(9)**, соединенным с валом главной передачи задних колес. Крутящий момент на задние колеса не передается.

Как только колеса передней оси начинают проскальзывать (угловая разница 15–20 градусов), блок управления полным приводом подает сигнал на электромагнитную катушку **(2)**. Под действием магнитного поля якорь **(8)** притягивается к ней и сжимает диски управляющей муфты **(5)**, которые соединяют ведущий диск с корпусом муфты **(6)**. Из-за разности их скоростей ведущий диск проворачивается, шарики **(3)** смещаются по наклонной направляющей канавке и сдвигают ведомый диск, который сжимает диски главной муфты, – муфта включена.

Для отключения муфты блок управления снимает сигнал с катушки, диски управляющей муфты размыкаются, ведущий диск проворачивается, шарики возвращаются в исходное положение – диски главной муфты размыкаются. Это произойдет не только при установившемся равномерном движении, но и при срабатывании антиблокировочной системы и системы динамической стабилизации.

Чтобы сберечь муфту от повреждений в тяжелых условиях, предусмотрена защита. При нагреве масла в редукторе до 100 градусов блок управления отключает муфту и не включит ее до тех пор, пока температура не понизится до 60 градусов.



подстегивая водителя к ответным действиям. Едет такая машина очень уверенно, особенно если учесть отсутствие системы стабилизации. Однако на ней легко допустить ошибку, а в пределе занос задней оси заставит выскользнуть за пределы коридора. «Рено» же с передним приводом требует от души покрутить баранку в борьбе с заползываниями и недостаточной поворачиваемостью, но, в отличие от собрата, в скольжение уходит мягче.

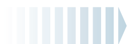
Обе «мазды» – с чуткой системой стабилизации, вмешивающейся в процесс управления довольно рано. Но передний привод вновь оказывается понятнее. Так что и здесь преимущество в скорости переставки – за передним приводом и 17-дюймовыми колесами.

Дороги общего пользования помогли окончательно расставить приоритеты. На них проявился лучший комфорт моноприводной «Мазды» и ее более правильное поведение в поворотах. Полноприводник на 19-дюймовых шинах совсем не любит неровностей: появляется вертикальная раскачка и даже небольшие рыскания. Это не критично, но насколько же комфортнее и проще переднеприводная машина. Причем такой кроссовер куда лучше слушается педали газа. Никакой задумчивости, томных пауз даже при переходе автомата к высшим передачам. Версия же 4×4 нередко грешит провалами, особенно при резком нажатии на акселератор.

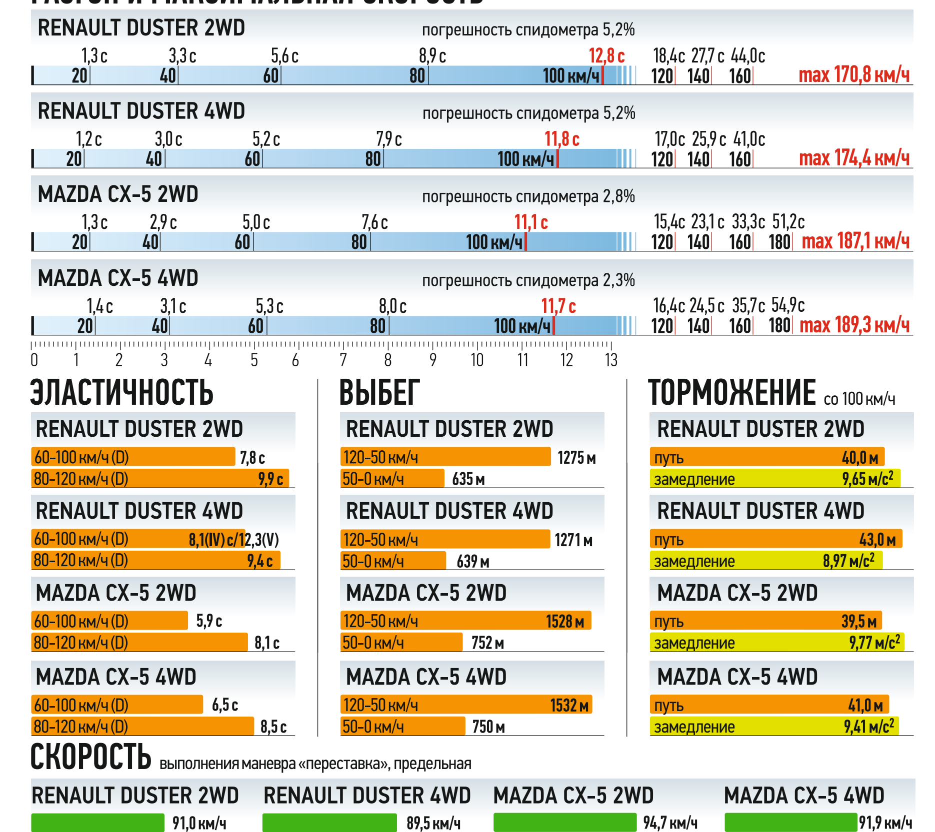
А что «дастеры»? Здесь машина с передним приводом тоже оказалась комфортнее. Причем даже более заметно, чем в случае с «маздами». С неровностями дорожного полотна отменно борются оба «рено», этого фамильного достоинства у них не отнять. Но если полноприводный

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	RENAULT DUSTER		MAZDA CX-5	
	2WD	4WD	2WD	4WD
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4315/1822/1695/2673		4555/1840/1670/2700	
колея спереди/сзади	1560/1567		1585/1590	
Объем багажника, л	475/1636	408/1570	403/1560 (VDA)	
Радиус поворота, м	5,2		5,9	
Снаряженная/полная масса, кг	1374/1799	1452/1877	1400/1980	1455/2045
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,2	10,4	9,3	9,8
Максимальная скорость, км/ч	168	177	191	187
Топливо/запас топлива, л	А95/50		А95/56	А95/58
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	11,0/6,7/8,3	10,3/6,5/7,8	7,9/5,4/6,3	8,2/5,9/6,7
Выбросы CO_2, г/км	н.д.		147	157
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый		бензиновый	
Расположение	спереди поперечно		спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/16		Р4/16	
Рабочий объем, $см^3$	1998		1997	
Степень сжатия	11,05		14,0	
Мощность, кВт/л.с.	99/135 при 5500 об/мин		110/150 при 6000 об/мин	
Крутящий момент, Н·м	195 при 3750 об/мин		210 при 4000 об/мин	
ТРАНСМИССИЯ				
Тип	переднеприводная	полноприводная	переднеприводная	полноприводная
Коробка передач	А4	М6	А6	
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	н.д.		3,55/2,02/1,45/1,00/0,71/0,60/3,89	3,55/2,02/1,45/1,00/0,71/0,60/3,89
Коробка передач	н.д.		4,62	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/«Мак-Ферсон»	«Мак-Ферсон»/многорычажная	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные		дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	215/65R16		225/65R17	225/55R19



Более чем наглядная разница в размерах багажников «дастеров»: 340 л против 424 л. Переднеприводный – справа.



«Рено» все же дает почувствовать глубину и размер колдобин, иногда довольно резко, то под колесами переднеприводного автомобиля большинство из них словно растворяется, вызывая лишь незначительные покачивания кузова. Самое интересное, что колеса на «дастерах» одинаковые, различия коренятся именно в подвесках.

ФАКТЫ И АРГУМЕНТЫ

Так что же, полный привод на асфальте – ненужный довесок? Не стоит делать однозначных выводов. Речь о другом: что при выборе автомобиля ставить во главу угла? В России кроссоверы законно популярны: универсальный кузов, большой дорожный просвет и возможности

СРЕДНИЙ УРОВЕНЬ ШУМА В САЛОНЕ, дБА (замеры «За рулем»)

Модель		Скорость (передача)			Максимум при разгоне 0–100 км/ч
		80 (D)	100 (D)	120 (D)	
RENAULT DUSTER	2WD	65,4	68,6	71,6	84,6
	4WD	67,4 (IV)/ 66,5 (V)	69,3 (V)/ 68,6 (VI)	71,1	78,1
MAZDA CX-5	2WD	65,3	66,9	70,0	74,1
	4WD	63,5	65,6	69,5	73,4

Измерить расход топлива «рено» не удалось – на одной из машин забарахлил двигатель. На «маздах» в загородном пробеге он равнялся 7,9 л/100 км для 2WD и 8,1 л/100 км для 4×4.



Колесико управления муфтой, отвечающей за подключение задней оси, есть только у «Дастера». На «Мазде CX-5» этот процесс полностью доверен автоматике.



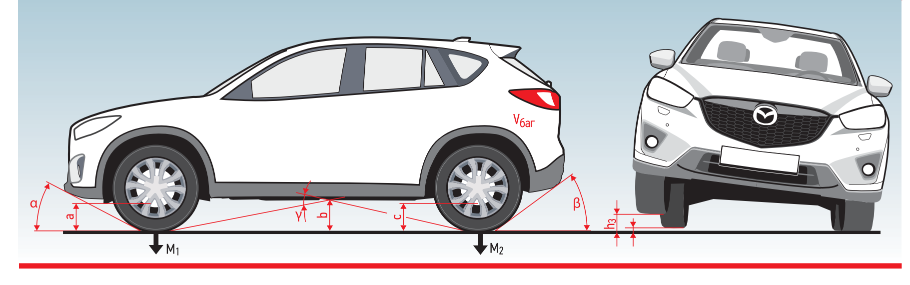
подвесок лучше. Словом, их востребованность не только дань моде. Поэтому так важно отделить «нужное» от «не очень». Наш тест – попытка в этом разобраться. Особенно стоит задуматься тем, кто, меняя обычный автомобиль на «паркетник», все же не планирует изменять асфальту.

Не стоит также забывать и о повышенном расходе топлива у полноприводных версий при прочих равных. Кроме того, в дополнение к полному приводу часто навязывают дорогие комплектации: вспомним хотя бы 19-дюймовые шины «Мазды CX-5». Подозреваю, что доводили этот кроссовер на покрышках куда более скромной размерности. «Но ведь красиво!» – возразят маркетологи. И по-своему будут правы.

Переднеприводный «Дастер» демонстрирует отменный дорожный просвет, отличную плавность хода, надежное поведение на дороге, да и багажник у него на целых 70 л объемнее, чем у полноприводного собрата. Поэтому в поисках оптимума совсем не обязательно делать упор на количество ведущих осей, иногда найдутся аргументы и поважнее. *ЗР*

ЗАМЕРЫ ЗР: ГЕОМЕТРИЧЕСКАЯ ПРОХОДИМОСТЬ

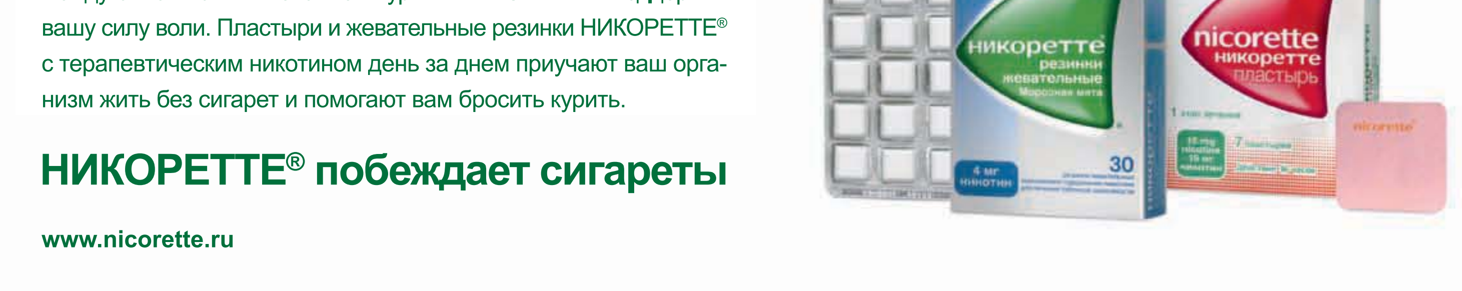
Модель		Дорожный просвет, мм			Угол, градусы			Ход подвески h_3, мм	$V_{баг.}$, л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг
		a	b	c	α	β	γ					
RENAULT DUSTER	2WD	195	260	245	29,0	34,5	21,5	290	424	830 (61)	520 (39)	1350
	4WD	205	235	235	31,0	35,0	20,0	295	340	838 (59)	583 (41)	1421
MAZDA CX-5	2WD	200	200	205	18,5	24,5	16,5	295	396	866 (58)	631 (42)	1497
	4WD	205	205	210	19,5	25,5	17,0	305	396	904 (57)	695 (43)	1599



ООО «Джонсон&Джонсон», Россия, 121614, г. Москва, ул. Крылатская, д. 17, стр. 2, телефон: (495) 726 5555
Рег. удост. № ЛСР-008020/10 от 12.08.2010. Рег. удост. № ЛС-001024 от 03.08.2010. Реклама

Трудно избавиться от сигарет? Попробуйте НИКОРЕТТЕ®

Оставить вредную привычку очень сложно. Это постоянная борьба между силой воли и желанием курить. НИКОРЕТТЕ® поддержит вашу силу воли. Пластыри и жевательные резинки НИКОРЕТТЕ® с терапевтическим никотином день за днем приучают ваш организм жить без сигарет и помогают вам бросить курить.



НИКОРЕТТЕ® побеждает сигареты

www.nicorette.ru

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ. НЕОБХОДИМО ПРОКОНСУЛЬТИРОВАТЬСЯ СО СПЕЦИАЛИСТОМ

ГОРЯЧИЙ СПОР



К.М. Соперничать внешностью на равных с трехдверной «Астрой GTC» дано не многим. Подтверждение – престижная награда в области дизайна «Ред Дот». В версии OPC старания художников «Опеля» возведены в абсолют. В глаза бросаются развитой передний бампер и спойлер на задней кромке крыши. Казалось бы, изменили немного, но итог впечатляет.

М.Г. «Форд-Фокус ST» тоже не серая овечка! Под фирменным овалом решетки радиатора будто клыки. По бокам противотуманки, которых в «Астре» почему-то нет. Задний спойлер не меньше, а внизу сдвоенные патрубки выхлопа. Эволюционные изменения, пожалуй, лучше революций.

К.М. У машины из Рюссельсхайма есть еще один козырь: самый мощный в сегменте двигатель. Двухлитровую «четверку», знакомую по «Инсигнии», разозлили до 280 л.с. Турбина подключается уже на 1400 об/мин. Правда, тянут опелевские «лошадки» как-то вяло. От горячего хэтчбека ожидаешь заводного подхвата, но его в комплектацию не положили. Зато часть «табуна» не чурается скучной работы по вытягиванию с низов. К рваной езде сквозь городские перекрестки их неплохо приучили – мне это нравится.

М.Г. У «Фокуса» двухлитровый «Экобуст» выдает 250 л.с. да и по моменту уступает «Опелю». Но снаряженная масса машины на 188 кг меньше. По соотношению лошадиных сил на тонну ST выигрывает 3 л.с. В остальном повадки схожи. Толчка в спину от ускорения не испытаешь. Все бодро, но плавно и без жесткости. Это тенденция последних лет. Горячие хэтчбеки покупают больше для удовольствия, а не для гоночных рекордов.

К.М. Согласен, но у беззлобной тяги «Астры OPC» есть оправдание. Резкое нажатие на акселератор отзывается посвистом турбины, который после 3000 об/мин переходит в рык



Обычный обмен впечатлениями между **Максимом Гомяниным** и **Кириллом Милешкиным** о прошедших командировках перерос в совместный материал. Сравнивали две заряженные новинки этого лета: «Форд-Фокус ST» и «Опель-Астра OPC». Чьи литеры горячее?

выпускной системы. Да и пуск двигателя в закрытом паркинге радует слух, пока мотор работает на повышенных оборотах.

М.Г. «Фокус ST» в этом тоже неплох. От выпуска со сдвоенной выхлопной трубой специально добивались звучания, ласкающего слух водителя. Усилить эффект помогает звуковой симпозер, передающий голос мотора в салон. Он включается примерно на 3000 об/мин. И вот тогда ощущение, что едешь по гоночной трассе, не покидает.

К.М. В «Астре», увы, не вся механика соответствует духу OPC. Коробка передач оставила впечатление насквозь гражданского агрегата. Четкость включений и длина ходов рычага располагают к вальяжным переключениям. В городской черте – никаких претензий, но активные переходы ей явно не нравятся. Хотя определенная гармония с не самыми резвыми «лошадьми» двигателя есть. Но стоило ли делать сочетание настолько мягким?

М.Г. А «Форду» коробка передач подходит. Хотя, конечно, она тоже гражданская. Ходы короткие, переключения четкие, причем как в пробочном городском движении, так и на автомагистрали. Довольно бодро можно разгоняться даже на экологичной шестой передаче. Вот бы такую на обычный хэтчбек!

К.М. Ладно-ладно, в следующей партии «Форду» нечего противопоставить. Здесь у «Опеля» сразу несколько козырей. Во-первых, передняя подвеска HiPerStrut с отдельными поворотными кулаками. Во-вторых, три степени жесткости амортизаторов (а также чувствительности рулевого управления и педали акселератора). Ты прав, мехатронное шасси «Флекс-Райд» не новинка, но для наиболее мощных версий оно имеет свои особенности. Самый жесткий для обычных «опелей» режим «Спорт» здесь всего лишь промежуточная стадия. Над ним главенствует клавиша с буквами *OPC*: острые реакции





На торпедо «Форда» добавлены три циферблата: указатели давления и температуры масла, давления наддува.

Лишь легкие штрихи отличают ST от гражданского хэтчбека. Дополнительные приборы на передней панели, более ухватистый руль, яркие вставки на сиденьях.

Сиденья «Рекаро» придутся по вкусу худощавым и людям спортивного телосложения. Полные же почувствуют себя в них, как в клещах.



ИЗМЕНЕНИЕ МОЩНОСТНЫХ И ВЕСОВЫХ ХАРАКТЕРИСТИК OPEL ASTRA OPC и FORD FOCUS ST ТРЕХ ПОКОЛЕНИЙ

	Ford Focus ST: до 100 км/ч	Ford Focus ST: мощность, момент	Ford Focus ST: удельная мощность	Opel Astra OPC: до 100 км/ч	Opel Astra OPC: мощность, момент	Opel Astra OPC: удельная мощность
I поколение (Opel Astra OPC — I поколение*)	7,5 с	173 л.с., 197 Н·м	143 л.с./т	8,2/7,5 с	160/200 л.с., 188/250 Н·м	129/160 л.с./т
II поколение	6,8 с	225 л.с., 320 Н·м	161 л.с./т	6,4 с	240 л.с., 320 Н·м	182 л.с./т
III поколение	6,5 с	250 л.с., 340 Н·м	184 л.с./т	6,0 с	280 л.с., 400 Н·м	181 л.с./т

*Дебютировавшая в 1999 году 160-сильная машина в 2002-м получила более мощный мотор.



- Шильдики *OPC* есть на порогах, ковриках, рычаге коробки передач, рулевом колесе, комбинации приборов. И даже в виде тиснения на спинках сидений.
- На треке режим *OPC* лучше всего сказывается на рулевом управлении. В скоростных дугах нет необходимости подруливать, нащупывая траекторию.
- Кресла установили на 17 мм ниже, чем в «Опеле-Астра GTC», в котором передние сиденья, в свою очередь, на 13 мм ниже, чем в пятидверке.





и минимальные крены. С последними, кстати, активно борется отдельная система. Благодаря ей машина иногда напоминает гоночный карт. Как объяснили инженеры из Рюссельсхайма, почувствовав грань сцепления в повороте, электроника распускает амортизаторы. В результате часть центробежной силы тратится на наклон кузова от центра виража, а не на снос всего автомобиля и «Астра OPC» получает еще небольшой запас стабильности. Результат, поверь, впечатляет. Это мы оценили во время заездов на полигоне. Чуть не забыл: здесь у задней подвески с механизмом Уатта жесткость повышенная.

Система курсовой стабилизации тоже с сюрпризом. После кратковременного нажатия на клавишу она лишь ослабляет бдительность. Но сработает без промедления, как только легкую стадию хулиганства сменит экстрим. А подержи кнопку чуть подольше пяти секунд – и все, ты наедине с машиной. Тут уже никто не помощник, кроме собственной головы.

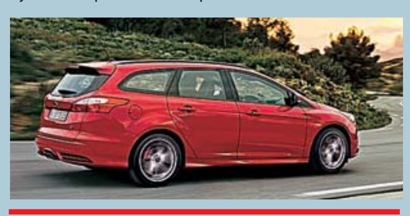
М.Г. У «Форда» тоже три порога срабатывания динамической стабилизации. По умолчанию система работает в режиме *Normal*. И при езде по обычным дорогам можно не переживать: она довольно чутко реагирует на нештатные ситуации. Проверено на дороге Наполеона, горный серпантин там что надо!

Подержал кнопку подольше – активировал режим *Sport*. Здесь электронные «возжи» будут натянуты только, скажем, в глубоком скольжении. Прекрасная возможность для новичков. Если ошибся на треке, электроника всегда стоит начеку. Ну а положение *Off* говорит само за себя. Система стабилизации в этом случае остается только в районе мозга.

В подвеске, может быть, изменений меньше. Но давай подождем дуэли нашей пары на «Смоленском кольце». Не думаю, что там ST уступит. У машины дорожный просвет на 10 мм меньше, чем у обычного «Фокуса», иные настройки амортизаторов, более жесткие пружины. В задней подвеске, взятой у «Фокуса RS», – разработанный специально для ST стабилизатор поперечной устойчивости. А система контроля тяги в поворотах распознает недостаточную поворачиваемость и притормаживает внутреннее колесо, а также минимизирует рыскания.

ПОПАСТЬ В СЕГМЕНТ*

«Фокус ST» предлагают еще и с кузовом универсал. При одинаковой с хэтчбеком колесной базе и ширине длина семейной модификации больше на 204 мм, а высота – на 21 мм. Объем багажника 476 л, при сложенных спинках 1587 л. Чтобы не отбирать погрузочные литры, амортизаторы расставили чуть шире, чем у хэтчбека. Изменен и их наклон. Цены от 1 295 000 руб. вполне приемлемы, к тому же у конкурентов в гольф-классе нет заряженных универсалов. Подобные автомобили присутствуют только в более дорогих сегментах. Скажем, «Опель-Инсигния Спортс Турер OPC» с 325-сильным мотором стоит от 1 746 000 руб., а «Ауди-S4 Авант» с мотором в 333 л.с. продают за 2 585 600 руб. Вопрос лишь в популярности такого типа кузова на российском рынке.



Цены на момент подготовки материала.



Внешность «Фокуса ST» украсили чуть измененные бамперы и крупный спойлер пятой двери. Ну а цвет – сами видите. Просто супер!



По WiFi-каналу специальный блок транслирует в мобильный гаджет владельца телеметрию автомобиля. Но дабы пытливый ум владельца не напортачил в выверенных настройках, оставлена возможность лишь наблюдать за ними. Доступно 60 параметров!

КОНСТРУКЦИЯ FORD FOCUS ST НЕМНОГО ПРОЩЕ, ОДНАКО О ЧИСТОЙ ПОБЕДЕ OPEL ASTRA OPC РЕЧИ НЕ ИДЕТ. ДА И РАЗНИЦА В ЦЕНЕ МЕЖДУ БАЗОВЫМИ ВЕРСИЯМИ ХОТ-ХЭТЧЕЙ – ВСЕГО ДВА ТРАНСПОРТНЫХ НАЛОГА НА OPEL ПО МОСКОВСКОЙ СТАВКЕ. ПРЕДЛАГАЕМ НИЧЬЮ!



По сравнению со 180-сильной «Астрой GTC» конструкторы на 30% увеличили жесткость пружин подвески, попутно уменьшив дорожный просвет на 10 мм. Передний стабилизатор поперечной устойчивости прибавил 5% в толщину.

ГОРЯЧИЕ ХЭТЧБЕКИ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ*

Модель	Мощность двигателя, л.с.	Крутящий момент, Н·м	Разгон до 100 км/ч, с	Цена, руб.
Ford Focus ST	250	340	6,5	1 220 000
Opel Astra OPC	280	400	6,0	1 150 000
Mazda 3 MPS	260	380	6,1	1 216 000
Renault Megane RS	250	340	6,1	1 140 000

**«Фольксваген-Гольф GTI» мы в перечень не включили, поскольку по показателям мощности и момента (210 л.с., 280 Н·м) он недотягивает до интернациональной четверки. Но цена 1 114 000 руб. доступнее, а облегчить жизнь в городе поможет робот DSG (с ним машина стоит от 1 174 000 руб.). У заряженных «Форда», «Опеля», «Мазды» и «Рено» автоматической трансмиссии нет. Желающие ездить с комфортом могут также обратить внимание на «Шкоду-Октавия RS» с 2-литровым 200-сильным мотором. Но ее цена выше, чем у «Гольфа», – от 1 124 000 руб.*

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Opel Astra OPC 2.0 Turbo	Ford Focus ST 2.0 EcoBoost
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм:		
длина/ширина/высота/база	4466/1840/1482/2695	4362/1858/1484/2648
колея спереди/сзади	1584/1588	1544/1534
Объем багажника, л	380/1165	277/1148
Снаряженная масса, кг	1550	1362
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,0	6,5
Макс. скорость, км/ч	250	248
Топливо/запас топлива, л	A98/56	A95/55
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,8/6,5/8,1	9,9/5,6/7,2
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см^3	1998	2000
Степень сжатия	9,3	9,3
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	206/280 5500	184/250 5500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	400 2500–4500	340 2000–4500
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	M6	M6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая балка с механизмом Уатта	«Мак-Ферсон»/независимая многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
Размер шин	245/40ZR19	235/40R18

К.М. Устал отражать атаки преимуществ «Астры OPC»? Опционные передние кресла – произведение искусства. Шутка ли, регулировки в 18 направлениях! Такого в гольф-классе, пожалуй, никто не предлагал. Признаться, пока нащупывал разные клавиши и рычажки их настройки, искал глазами еще и включение массажа или на худой конец вентиляции. Один только обогрев таким не по статусу.

М.Г. У «Форда ST» сиденья «Рекаро» с подогревом. Регулировки (могут быть как ручные, так и с электроприводом) позволяют сесть удобно, хотя их и не так много, как в «Опеле». Зато есть регулировка подголовника – редкость в гольф-классе. Машину предлагают аж в трех комплектациях. Дополнительно можно заказать даже зимний пакет. Кто еще предлагает такие опции для горячих хэтчбеков? ЗР



ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ
РЕКЛАМА
БЕЛАЯ БЕРЁЗКА®
СОДЕРЖИТ БЕРЕЗОВЫЙ СОК
Природа Русской души
БЕЛАЯ БЕРЁЗКА
ВОДКА
СОДЕРЖИТ БЕРЁЗОВЫЙ СОК
40%
0,5л
PRODUCT OF RUSSIA



ЗИГЗАГИ УДАЧИ

Мы еще постараемся ответить на вопрос: что зажигательнее – «Субару-BRZ» (ЗР, 2012, № 5) или «Тойота-GT 86»? Ведь это два одинаковых автомобиля, но с разными шильдиками. **Сергей Воскресенский** познакомился с «Тойотой». Фото автора и «Тойота».

Вопрос «зачем?» витает еще с момента появления концепта на Токийском автосалоне в 2009-м. А может, стоит вернуться к моменту, когда создали «Команду 86», благодаря которой «Тойота» и «Субару» разделили ответственность за программу опытно-конструкторских и доводочных работ. Ну а дальше, как утверждают пресс-материалы, специалисты первой фирмы взялись за стиль и дизайн, делясь при этом своими технологиями с субаровцами, поскольку те взвалили на себя инжиниринговую часть проекта. Результат – спортивное купе, производимое на заводе «Субару», но в двух лицах.

Где логика? Ведь «Тойота» в 2013 году планирует сделать всего 15 тысяч таких машин. Не говоря уже о том, что для русского уха «би-арзет» звучит как-то интересней, нежели затертое «джи-ти», да еще «восемьдесят шесть». Какие уж там традиции, связанные с «Тойотой-AE 86»! Кто сейчас вспомнит этот вполне массовый заднеприводный автомобиль? Разве что знатоки-историки. Или это ассоциации с диаметром цилиндра и ходом поршня – 86 на 86? Мотор, кстати, оппозитный, 2-литровый, 4-цилиндровый. Чей – сами понимаете.

Естественно, маркетологи сделают свое дело, разведя клоны ценами и комплектациями (например, в GT есть навигация). Инженеры сумеют выпятить даже микроскопические отличия в настройках шасси. Утверждают, что GT 86 немного комфортнее BRZ из-за несколько иных характеристик пружин и амортизаторов. Хотя все равно точки над i позволит расставить лишь очное сравнение автомобилей (кстати, невзирая на сотрудничество, «Тойота» числит BRZ в прямых конкурентах). Главное, и в «Тойоте» этого

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Toyota GT 86 6MT	Toyota GT 86 6AT
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4240/1775/1285/2570	
колея спереди/сзади	1520/1540	
Объем багажника, л	237	
Радиус поворота, м	5,4	
Снаряженная масса, кг	1239	1262
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,6	8,2
Максимальная скорость, км/ч	226	210
Топливо/запас топлива, л	A98/50	
Расход топлива: город./загород./смешанный цикл, л/100 км	10,4/6,4/7,8	9,6/5,7/7,1
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация/число клапанов	Оп4/16	
Рабочий объем, см^3	1998	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	147/200 7000	
Крут. момент, Н·м при об/мин	205 6400–6600	
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	заднеприводная	
Коробка передач	М6	А6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/на двойных поперечных рычагах	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин	215/45R17	





В продвинутой системе курсовой устойчивости VSC (тумблер справа от ручника) предусмотрен режим «Спорт», расширяющий допустимый диапазон бокового ускорения.

Собранно, компактно, очень продуманно – водительский инструментарий на высоте. Не забыт и комфорт: двухзонный климатик, навигация, «музыка».



Главный прибор – несомненно, тахометр. Спидометр удобнее цифровой: он справа на шкале указателя оборотов.

К передним сиденьям претензий нет, одни похвалы. А вот ремень безопасности фиксируется на спинке неудобно.

Эти места – для очень больших энтузиастов езды в спортивном купе в качестве пассажиров.



не скрывают, – огромному концерну нужно что-то яркое, свежее, молодежное, рассчитанное на тех, кто за рулем ценит прежде всего эмоциональность ощущений и никак не может наиграться процессом управления автомобилем. На молодых и не очень, но обязательно энергичных в первую очередь и нацелена «Тойота» с шильдиком *GT 86*.

ДВЕ СУМКИ И МНОГО ЭМОЦИЙ

Самое время упомянуть интереснейший двигатель: ведь с каждого литра рабочего объема снято по 100 л.с. – без всякого турбонаддува! Отсутствие оного было одним из условий технического задания, а высоких показателей удалось достичь в том числе и за счет новейшей тойотовской системы впрыска топлива D-4S.

У машины очень низкий центр тяжести, а силовая структура кузова выполнена в основном из высокопрочной стали, капот – из алюминия, толщина крыши и крыльев всего 0,65 мм. Борьба за жесткость, снижение массы и отличная развесовка по осям (53:47) позволили, по утверждениям инженеров, сделать управляемость GT 86 почти идеальной. А как не отдать должное отличной аэродинамике или досконально переработанной специально для активных водителей 6-ступенчатой механической коробке передач, дифференциалу повышенного трения «Торсен» в задней ведущей оси! В общем, есть на что обратить внимание. Начнем?

Как ни странно, мое знакомство с GT начинается с багажного отделения: надо же куда-то пристроить дорожную сумку, да не одну. Удивительно, но под одобрительное цоканье языком все легко исчезает в недрах грузового отсека. Спортивное купе с семейным уклоном? Навряд ли. По крайней мере, втискиваться в отформованные профили, скорее имитирующие, чем предоставляющие два места сзади, не хочется даже ради эксперимента. Но багажник достойный, на зависть иным семейным хэтчбекам.

Зато когда практически падаешь на водительское место, о подобных моментах забываешь. Удобнейший, но бескомпромиссный хват спортивного кресла, компактная панель приборов, такой же минимизированный в диаметре, но толстый руль – и великолепная коробка передач, рычаг которой уже сам по себе достоин подражания. Щелк, щелк, влево-вправо – кажется, одной этой штукой можно играться до бесконечности, получая исключительно положительные эмоции. Их добавляют мягкие пластики вокруг, двухзонный климат-контроль, «авиационные» тумблеры и переключатели.

Неужели не к чему придраться? Вот, нашел! Ремень безопасности вытягивать неудобно: расположен низко и путается все время...





К ИСТОКАМ

За 50-летнюю историю создания автомобилей, ориентированных на активного водителя, у «Тойоты», конечно, были машины и с задним приводом. Например, «Тойота-Спортс 800» с 2-цилиндровым оппозитным двигателем, представленная еще в 1962 году, выделялась не только компактным кузовом и низким центром тяжести, но и отменной топливной экономичностью; модель достигла немалых успехов в гонках на выносливость. Купе 2000GT с 2-литровым рядным 6-цилиндровым двигателем, датированное 1965-м, было выпущено тиражом всего-то 337 экземпляров. Зато помогло компании приобрести репутацию производителя спортивных авто. Согласитесь, 2000GT и сегодня выглядит вполне современно. Наверное, именно поэтому та машина вдохновляла дизайнеров нынешнего GT 86.



Гофрированный патрубок, уходящий влево от основного, – не что иное, как подстройка звука, проникающего в салон.

С таким багажником можно не только на гоночную трассу, но и по магазинам.



TOYOTA GT 86 – ОТЛИЧНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ, СБАЛАНСИРОВАННОЕ ШАССИ, НО ГЛАВНОЕ – ЯРКОСТЬ, ВЫРАЗИТЕЛЬНОСТЬ ОБЩЕНИЯ, И НЕ ТОЛЬКО НА ГОНОЧНОМ ТРЕКЕ.

УПРАВЛЯЯ МЕЧТОЙ

Низкий рокот двигателя волнами вибраций пробегает не столько по телу автомобиля, сколько по нервам. Если уж быть придирчивым, то мотору совсем немного не хватает тяговитости на низких оборотах, зато потом следует отлично сбалансированная, моментная середина, и, если немного подождать, зазвучит звонкая, все заглушающая песня, обрывающаяся где-то на 7400 об/мин. Не удивляйтесь: крутильные возможности – одно из условий технического задания для «Команды 86». Поэтому моторов здесь как бы два: один приятно удивляет сбалансированностью характера примерно с 1500 до 4000 об/мин, а другой вмиг заставляет затрепетать душу, стоит тахометру перевалить пятитысячную отметку. К тому же и передаточные числа коробки подобраны соответственно: высшая шестая – абсолютно рабочая. Добавим сверхчуткий руль (передаточное отношение 13:1), собранные и эффективные тормоза, выверенную от и до управляемость. Машина с первых минут знакомства становится продолжением мыслей и чаяний, идеально вписываясь в повороты, но ни на секунду не позволяет отвлечься от дороги. Что там говорилось про более комфортные подвески? В обычной жизни они потряхивают еще как, особенно при проезде «лежачих полицейских». Хотя на хороших покрытиях очень даже ничего. От их плотного и цепкого «держания» дороги не устаешь.

Закрытая гоночная трасса – идеальное место для знакомства. Инструктор поругивает тормоза, – дескать, быстро перегреваются, – и просит не выскакивать на поребрики, ведь машине еще ездить и ездить. «Тойота» наконец-то в своей стихии! Мощный, упругий разгон, безупречная работа коробки – передачи переключаются легко и охотно. И неутихающий азарт от простого и логичного поведения машины.

Вот она чуть накренилась под действием боковой силы, потом плавно встала на дугу, в нужный момент немного подработав задней осью, позволила в легком скольжении прописать задуманное – и вновь разгон, торможение, поворот руля и идеальное следование ему. Здорово! Через несколько кругов начинает как следует получаться, а инструктор машет руками: пора, мол, заканчивать, километров двадцать уже намотали. Жаль, так и ездил бы, пока бензин не кончится!

УЖЕ В ПРОДАЖЕ

В России уже в августе за 1 353 000–1 483 000 рублей можно купить спортивное и прекрасно оснащенное купе. Недорого, особенно если учесть, сколько удовольствия доставляет GT 86 при умелом и аккуратном обращении. Я же, по-прежнему переполненный эмоциями, ловлю себя на мысли: главной цели создатели добились – радости общения этот автомобиль действительно преподнесет немало. А какой именно – «Тойота» или «Субару», – так ли важно? ЗР

ВОДОНАГРЕВАТЕЛЬ ARISTON VELIS
СОВРЕМЕННАЯ УТОНЧЕННОСТЬ

Реклама.
Товар сертифицирован.

- Всего **27** см в толщину, независимо от объема *
- Вертикальная и горизонтальная установка
- Функция FAST — быстрый нагрев воды!
- Расширенная система безопасности ABS 2.0
- Система защиты от бактерий ECO

* объем бака 30, 50, 80, 100 л
fast — быстро, Velis — Велис.

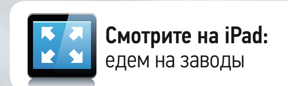
Подробную информацию Вы можете получить по тел. горячей линии +7 495 777-33-00 и на сайте www.AristonVelis.ru



ОТ НЕВЫ ДО ОРДЫ

Мосты… Сколько же их пройдено, самых разных – через Волгу, Дон, Ахтубу, Теберду, Кубань, Воронеж и Неву, не говоря уже о прочих реках и речушках. Все и не упомнишь. А самый длинный, в несколько тысяч километров, мост между тремя российскими автозаводами прокладывали М. Гомянин, М. Гзовский, А. Крапивин, М. Кулешов, Г. Емелькин, Е. Михалкевич и В. Жаринов. Дневник пробега вели **Сергей Воскресенский** и **Георгий Садков** (фото).





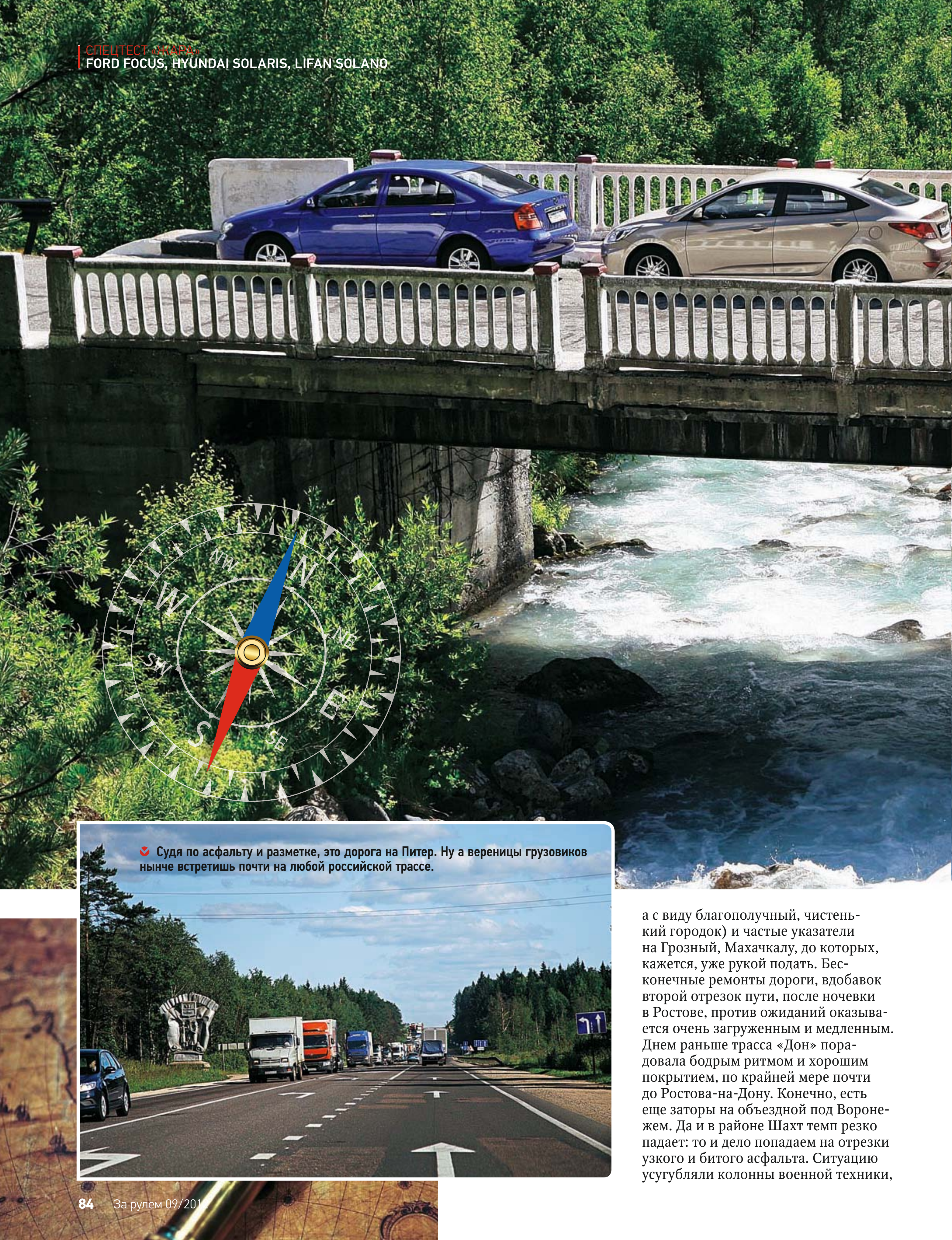
МАРШРУТ: САНКТ-ПЕТЕРБУРГ – МОСКВА – РОСТОВ-НА-ДОНУ – ЧЕРКЕССК – ЭЛИСТА – ВОЛГОГРАД – СЕЛИТРЕННОЕ – ВОЛГОГРАД – МОСКВА, 5732 КМ.

Откровенно говоря, ради старта и нескольких фото в Питер, на заводы «Хёндай» и «Форд», ехать не хотелось. Желание отбивает 12-часовая дорога, из-за которой лирика общения с величественным городом и его белыми ночами напрочь исчезает. Но прозвучало начальственное «надо!», подкрепленное совсем не лишним километражом и идеей «моста». Ну а конечным (хотя правильнее все же сказать – промежуточным) пунктом маршрута наметили Черкесск, родину третьего участника – «Лифана-Солано» (три автомобиля начали совместную программу тестов год назад, на марафоне «60 часов ЗР», и продолжили зимой – см. ЗР, 2011, № 10; 2012, № 2).

Мы быстренько сгоняли в Питер и после смены части водителей приготовились к броску на юг. Тут-то и захандрил «Форд» – вдруг запел правый ступичный подшипник (рановато: 31 000 км). Деталь быстро заменили по гарантии, вместе с начавшим потеть сальником полуоси.

ЮЖНАЯ ПРЯМАЯ

Кропоткин, Лермонтов, станица Кущевская (символ недавнего зла,



Судя по асфальту и разметке, это дорога на Питер. Ну а вереницы грузовиков нынче встретишь почти на любой российской трассе.

а с виду благополучный, чистенький городок) и частые указатели на Грозный, Махачкалу, до которых, кажется, уже рукой подать. Бесконечные ремонты дороги, вдобавок второй отрезок пути, после ночевки в Ростове, против ожиданий оказывается очень загруженным и медленным. Днем раньше трасса «Дон» порадовала бодрым ритмом и хорошим покрытием, по крайней мере почти до Ростова-на-Дону. Конечно, есть еще заторы на объездной под Воронежем. Да и в районе Шахт темп резко падает: то и дело попадаем на отрезки узкого и битого асфальта. Ситуацию усугубляли колонны военной техники,

Участники второго этапа пробега: Евгений Михалкевич, Валерий Жаринов, Александр Крапивин, Сергей Воскресенский, Михаил Кулешов (слева направо).

что шла в пострадавший Крымск. Но в целом первая тысяча-полторы пройденных от Москвы километров далась легко, что сказывается и на отношении к машинам.

Главная претензия к «Фокусу» да и к «Солярису» – отсутствие в коробке экономичной и одновременно тихой шестой передачи. Особенно «старается» «Хёндай», у которого при крейсерских 120 км/ч стрелка тахометра время от времени подбирается к 4000 об/мин – тогда уж с гулом мотора не сживешься. Водители отмечают и громкий звук мотора «Лифана», сопровождаемый при разгоне дребезгом обивки и далеко не самыми впечатляющими динамическими характеристиками, особенно при включенном кондиционере.

Невнятные и неэффективные на фоне других машин тормоза, тугое сцепление, расхлябанное поведение на дороге, ужасная эргономика, слишком мягкая, то и дело допускающая раскачку кузова задняя подвеска. Пересадку за руль «Солано» воспринимаем как наряд вне очереди – нравится не нравится, а дневную смену отсидеть надо.

У «Фокуса», напротив, отменная посадка за рулем, приличные акустический комфорт и управляемость. На ровной – да и не очень – дороге

за рулем совершенно не устаешь. Поругиваем лишь слишком вялые, особенно на фоне напряженно трудящегося кондиционера (за бортом под 40 ºС), реакции на акселератор.

«Хёндай-Солярис» по сравнению с «Фордом» проще. Мотор любит обороты, становясь задиристым лишь после четырехтысячной отметки, да и все остальное на ступеньку ниже, чем у «Фокуса», хотя и добротно.

Помимо акустического дискомфорта на трассе доканывают частые остановки на заправку. Топливный бак объемом 43 л и расход под восемь – не лучшие попутчики. Поэтому рация то и дело оповещает всех прочих: «Запас хода у «Соляриса» – 80 км».

ЗДЕСЬ НАМ НЕ РАВНИНА

Горы давно позади, но до сих пор на губах ни с чем не сравнимый вкус настоящей природной воды, вот так запросто несущейся бурлящим потоком откуда-то с вершины.

Домбай, Тебердинский заповедник, потрясающий воздух и дивные красоты, а к ним – узкая извилистая дорожка, уходящая на ту сторону. Это на карте она казалась проезжей аж до самых снежных гор. На самом деле граница куда ближе, чем ожидали. Еще немного, и где-то там Панкисское

В ОЖИДАНИИ ПРОХЛАДЫ

«Лифан-Солано» на ходу ведет себя неплохо. Особенно если вопреки наставлениям докторов направить потоки прохладного воздуха прямо на себя. Тогда со временем удается создать приемлемый микроклимат в салоне. Но кондиционер трудится явно на пределе, по крайней мере когда за бортом выше 30 ºС. А вот если «Солано» стоит, его кондиционер практически не работает. Более того, с ростом забортных температур он при скорости 10–20 км/ч просто отключается. А еще после каждого пуска двигателя надо нажимать кнопку, чтобы выключить рециркуляцию. В общем, на троечку. С минусом.

В **«Хёндай-Солярис»** все просто, логично и эффективно. Тем более что мы, учтя прошлогодний опыт, поставили салонный фильтр. Но, как и зимой, «Солярис» совершенно не продувается встречным потоком воздуха. Поэтому даже на высокой скорости приходится включать вентилятор, который на первой скорости почти не дует. Ставим четверку.

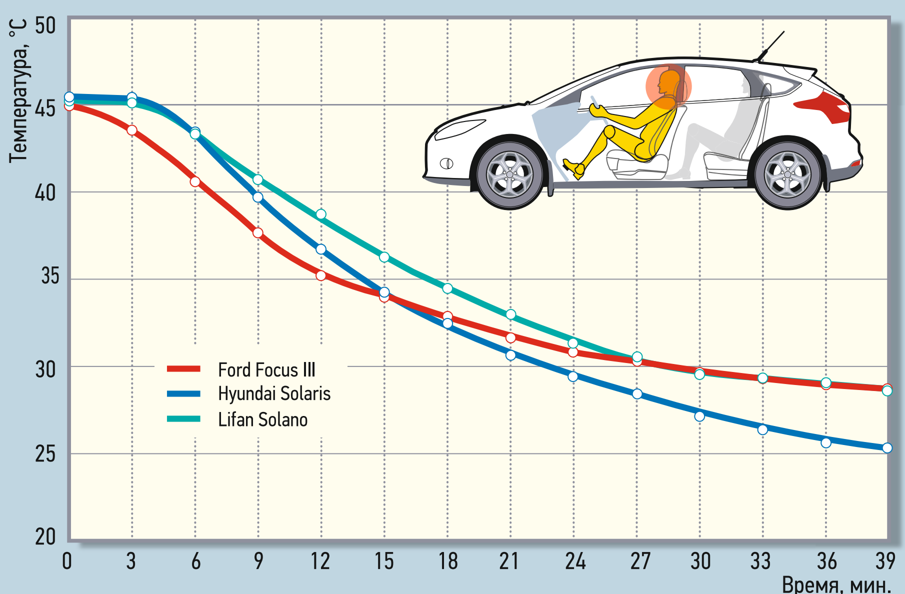
«Форд-Фокус» ведет себя отлично. Выставишь желаемую температуру, нажмешь *Auto* – и порядок. Причем не важно, стоит автомобиль в пробке или летит под всеми парусами. И еще: только у «Форда» компьютер показывает забортную температуру.

ПРОЦЕСС ОХЛАЖДЕНИЯ САЛОНА, ºС

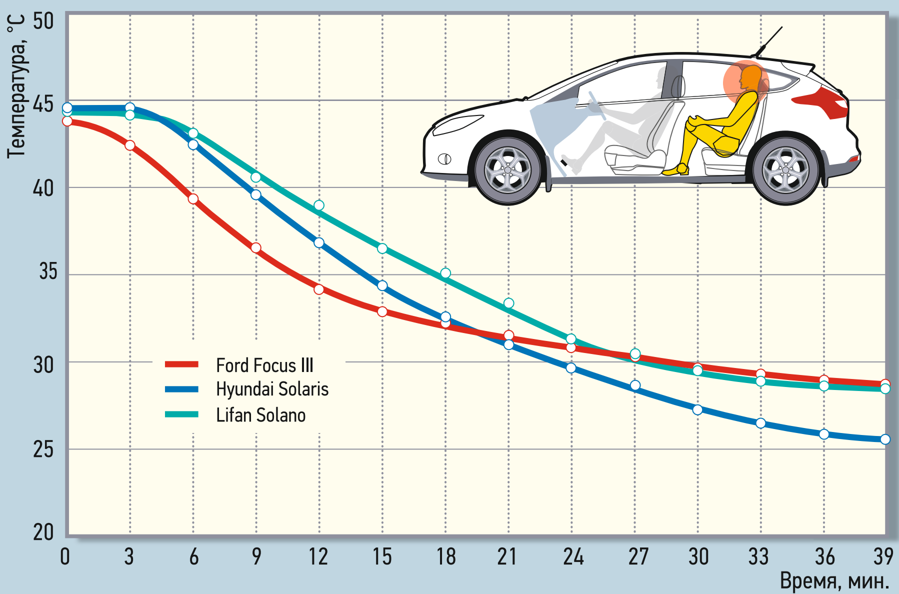
Время, мин.	Водитель: голова			Пассажир сзади справа: голова		
	Ford Focus	Hyundai Solaris	Lifan Solano	Ford Focus	Hyundai Solaris	Lifan Solano
0	45,0	45,5	45,2	44,3	44,7	44,6
3	43,8	45,4	45,1	42,3	44,7	44,5
6	40,7	43,2	43,8	39,6	42,7	43,1
9	37,7	39,7	41,3	36,7	39,8	40,7
12	35,6	36,9	38,8	34,7	37,1	38,6
15	34,1	34,4	36,5	33,6	34,7	36,9
18	32,9	32,4	34,5	32,6	32,8	35,2
21	31,8	30,6	32,9	31,7	31,2	33,1
24	31,0	29,2	31,6	30,9	29,8	31,4
27	30,2	28,0	30,5	30,2	28,7	30,3
30	29,6	27,1	29,5	29,6	27,7	29,4
33	29,1	26,5	29,1	29,1	26,9	28,5
36	28,6	25,9	28,8	28,7	26,3	28,4
39	28,4	25,5	28,2	28,4	25,9	28,2

Охлаждение салона: статика (9 мин.) + динамика (30 мин.). Кондиционер включен, рециркуляция выключена. «Солярис», «Солано»: вентилятор – среднее положение. «Фокус» – положение *Auto*, +22 ºС.

Изменение температуры в зоне головы водителя.



Изменение температуры в зоне головы заднего правого пассажира.



Очень характерная для предгорий Карачаево-Черкесии картина. Ослики, коровы гуляют, где хотят.

Живописная дорога в Домбай за Карачаевском становится еще и свободной. Поднажмем!



На альтиметре, обнуленном в Питере, 1900 м, впереди граница. Эх, до снега доехать не удалось!

Фотограф Георгий Садков собственной персоной – редкий кадр.

Этот мостик прямо заколдованный: судя по продуктам жизнедеятельности буренок, они тусуются здесь постоянно.



СПРОСИМ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ



Отвечает **Сергей КИРИЛЛОВ**, вице-президент «Форд Соллерс» по коммуникациям и связям с общественностью.

– Очень многие владельцы жалуются на скромный дорожный просвет. Не планируете ли приподнять машину?

– Россия – один из ключевых рынков для «Фокуса», поэтому при его разработке учитывалась специфика эксплуатации в российских условиях. Наши исследования показывают, что покупатели ценят эту модель не в последнюю очередь благодаря эталонной управляемости. Именно поэтому инженеры подбирали настройки так, чтобы автомобиль сохранял отточенные реакции на дорогах различного качества и обладал при этом достаточным дорожным просветом, который у «Фокуса» не меньше, чем у большинства конкурентов. Более того, в конструкции переднего бампера предусмотрена неокрашенная нижняя часть, которая не сильно страдает при легких контактах с препятствиями.

– Мощность двигателя нашего «Фокуса» 125 л.с., при этом машина вялая, особенно с полной загрузкой и включенным кондиционером. Может, заводу стоит что-то поменять – например, прошивку компьютера?

– Мы учли эту особенность новых «фокусов», поэтому с декабря 2011 года все версии машины с моторами 1,6 л имеют измененные настройки двигателя и оснащаются механическими коробками передач с иными передаточными числами, которые обеспечивают улучшенный разгон. К тому же ощущение недостаточной динамики может быть связано с тем, что «Фокус» третьего поколения снабжен отличной шумоизоляцией, скрадывающей ощущение скорости.

– В дальней дороге явно не хватает шестой передачи. У «Форда» есть такая коробка, однако идет она только на самую мощную версию. Не планируете включать ее и в бюджетные комплектации?

– Для нас одно из основных условий – удержать цены на приемлемом уровне. Установка 6-ступенчатой коробки передач привела бы к неизбежному удорожанию модели, поэтому такая опция не планируется.

– Выбор трансмиссий ограничен пятиступенчатой механикой и роботом PowerShift, к работе которого есть претензии. А если предложить традиционный автомат?

– Коробка передач PowerShift является последним словом в области трансмиссий, что вполне соответствует имиджу «Фокуса» как высокотехнологичного автомобиля. Она обладает целым набором преимуществ перед обычным автоматом с точки зрения конструкции, экономичности, скорости переключения и т. д. Иногда в материалах о коробках такого типа некоторые недостатки излишне подчеркиваются, а вот достоинства, наоборот, остаются в тени. Было бы интересно спросить владельцев автомобилей с коробкой PowerShift: хотели бы они поменять ее на традиционный автомат? Или посадить человека, водившего автомобили исключительно с механикой, на автомат и на PowerShift – к какой трансмиссии он привыкнет быстрее?

– Ваша откидная эмблема спереди в предыдущем «Фокусе» вызывала немало споров. Теперь появились претензии к неудобному клапану горловины бензобака, заменившему пробку. Для России явно нужно что-то попроще...

– В обычных условиях эксплуатации система Easy Fuel не может негативно повлиять на удобство, особенно если говорить об автомобилях с бензиновым двигателем, на которые приходится 99% продаж «фокусов». Все заправочные пистолеты для бензина стандартизованы. Использование системы позволяет избежать двух неприятных операций – откручивания и закручивания крышки горловины бензобака. Помимо этого она предоставляет целый ряд дополнительных преимуществ: невозможно перепутать тип топлива, слить бензин из бака и т. д. Единственное неудобство может быть связано с заправкой из канистры, но в реальной эксплуатации к ней прибегают крайне редко.

– Красная звездочка, сигнализирующая о низкой температуре на улице, находится на панели приборов. Не противоречит ли это общим принципам эргономики? Ведь красный цвет – символ неисправности, а Россия – холодная страна...

– Данное решение применяется на всех без исключения европейских «фордах» как свидетельство заботы компании о безопасности. Наверное, немного избыточной в российском климате, но тем не менее...

– Многие отмечают: третий «Фокус» теснее предыдущего. Что думают по этому поводу разработчики?

– Разные возрастные категории – разные мнения и взгляды. Продажи «Фокуса III» растут, обгоняя показатели предыдущей модели. Ну а тем, кому хочется больше места, рекомендую обратить внимание на «Фокус»-универсал, тем более что доля выпуска этой версии сегодня достигла уже 15%. Действительно, «Фокус» нового поколения отличается от предыдущего дизайном – и машина визуально может показаться более тесной, хотя замеры доказывают, что значительной разницы нет.

Маленькое дополнение: с сентября у тех, кому важны размеры багажника, появляется возможность выбора между полноценной запаской и докаткой. Ту или другую опцию можно заказать еще на этапе покупки автомобиля.



ущелье – бывшая Грузия. Местные егеря утверждают: до моря напрямую километров пятьдесят, когда-то туристические группы ходили туда пешком. Ну а ныне все ждут туннеля, призванного открыть Карачаево-Черкесии выход к морю.

Черкесск запомнился комфортной и совсем не жаркой погодой, отменным шашлыком и доброжелательными заводчанами. Есть в атмосфере небольших предприятий что-то домашнее!

Но мы поехали дальше, за настоящей жарой – через Элисту на Волгоград, встречающий не только карантинными постами (африканская свиная чума), но и вдрызг убитыми дорогами, особенно в самом городе. На этом фоне в Ставропольском крае да и в Калмыкии – прямо-таки автобаны.

Здесь же – полоса препятствий, на которой прежде всего «Солярис», а за ним и все остальные загремели на поперечных трещинах подвесками так, что пришлось резко снижать темп.

На градуснике опять под сорок, самое время дать «кондеям» окончательную оценку.



Отвечает **Денис САЕНКО**, руководитель технической службы «Лифан Моторс Рус».

– По нашим наблюдениям, многие «китайцы» страдают недостатками эргономики. «Лифан-Солано» не исключение: неудобные сиденья и органы управления вентиляцией, диапазоны регулировок, плохо читаемые символы на панели приборов. Планируются изменения?

– Сегодня на «Лифан Моторс Рус» возложены дистрибьюторские функции. Ведутся активные работы по локализации производства в России, а точнее, в Южном федеральном округе; предусмотрено в том числе и изготовление у нас деталей интерьера. Что же касается «Солано», то ждать изменений осталось недолго, ведь этой модели предстоит рестайлинг и в октябре-ноябре у дилеров появятся автомобили не только с новым двигателем, но и со значительно переработанным интерьером.

– После года эксплуатации на редакционном автомобиле появились признаки коррозии. Да и качество окраски оставляет желать лучшего... Ведутся ли работы в данном направлении?

– Мы постоянно работаем над этим вместе со специалистами «Лифан». Новые материалы, грунты с лучшими проникающими способностями... В принципе уже сегодня в Черкесске активно используют те же лакокрасочные покрытия и их компоненты, что и на заводе «Хёндай» в Санкт-Петербурге.

– Система отопления и вентиляции работает своеобразно: зимой вдруг дунет холодом, а летом, наоборот, долго и неохотно выходит на режим кондиционер. Это особенность конкретной машины? И как с этим бороться?

– Вновь предлагаю дождаться рестайлинга – многое изменится в лучшую сторону. Ну а ваши претензии к кондиционеру справедливы и связаны с недостаточной производительностью компрессора.

– Зимой замерзал на ходу трос газа – петля в моторном отсеке. Какие меры приняты?

– Это мы связываем с неправильной транспортировкой компонентов автомобиля из Китая (примерно полтора месяца морем). Замечание принято, в конструкцию троса привода акселератора внесены изменения, в том числе для лучшей защиты от влаги.

– Педаль сцепления, работающая лишь по принципу «включено-выключено», – это дефект?

– Скорее всего, дефект конструкции (шток привода сцепления не соосен цилиндру). В любом случае необходимо взглянуть на ваш автомобиль. (После посещения станции обслуживания в Черкесске на «Лифане» заменены главный и рабочий цилиндры привода сцепления. Работа привода заметно улучшились. – *Прим. авт.*)

– Приемная труба выпускной системы ослабла в 60-часовом марафоне, а затем и в пробеге. Планируются ли изменения в конструкции?

– Не очень удачно подобраны конструкционные материалы. Работаем в данном направлении.

– Плохо закрываются задние двери – что делать?

– Увы, это особенности штамповки одного из китайских поставщиков кузовных деталей. Производитель учел замечания, в технологию внесены изменения.

– Подвески у «Солано» комфортные и неожиданно длинноходные. Проводились ли работы по их оптимизации для России? Если да, то кем?

– «Солано» адаптировали к дорогам России, но в Китае. Там свои представления о комфорте и скоростных режимах, выбираемых водителями. По их мнению, мягкие, длинноходные подвески – главное в этой машине. Может быть, даже в ущерб управляемости.

– Планируете ли ставить коробку-автомат?

– Скорее всего, это будет не традиционный автомат, а вариатор CVT. И появится он на «Солано», а заодно и на «Смайли» в следующем, 2013 году.

– Ближайшие новинки от «Лифана»? Когда предложите кроссовер?

– Кроссовер X60 появится у дилеров уже осенью этого года. У него на вооружении двигатель 1,8 л с изменяемыми фазами газораспределения (аналог тойотовского мотора VVT-i), передний привод и 5-ступенчатая механика. Кстати, тот же мотор поставим на «Солано». Обновление ожидает и «Лифан-Бриз».









Отвечает **Юлия ТИХОНРАВОВА**, PR-менеджер «Хёндай Мотор СНГ».

– Работы над шасси «Соляриса» закончились или его по-прежнему совершенствуют?

– Совершенствование всех узлов автомобиля идет непрерывно.

– Почему в холодное время запотевает заднее стекло? Многие владельцы «солярисов» на это жалуются...

– Заднее стекло запотевает из-за выпадения влаги на более холодную, чем воздух, поверхность стекла. Это происходит во многих автомобилях. Необходимо должным образом настроить обдув, обогрев и кондиционер, выбрав оптимальный режим.

– Решена ли проблема некорректной работы датчика запаса топлива, дающего на высоких скоростях неверные показания? Или это особенность только нашего «Соляриса»?

– По поводу датчика уровня топлива были единичные случаи обращения в нашу клиентскую службу. Неполадки устранили путем изменения технологии установки датчика в бак, модернизации его конструкции и обучения рабочих на линии сборки.

– Как планируется дальнейшее развитие семейства «Солярис»? Новый тип кузова, появление современного автомата, дополнительные опции?..

– Мы стремимся предложить покупателям наиболее востребованный продукт, проводя в том числе различные исследования предпочтений россиян. Результат – появление новых опций. Например, с 2012 года «Солярис» оснащается камерой заднего вида и внутренним зеркалом с затемнением. Что касается «Соляриса» с кузовом универсал... Изначально автомобиль спроектирован только с кузовами седан и хэтчбек, поэтому в данном поколении изменения маловероятны.



ДО ЗОЛОТОЙ ОРДЫ

Когда всё намеченное сделали, скромно выполняющий свою работу фотограф начал с горящими глазами рассказывать про татаро-монгольский (правда, киношный) город, построенный на берегу Ахтубы, недалеко от населенного пункта Селитренное. Настоящие развалины (здесь ведутся археологические раскопки) его не интересуют, а вот декорации к фильму, оставленные для привлечения туристов, – очень! Прикинули: всего-то километров триста пятьдесят туда, столько же обратно... Едем в Сарай-Бату!

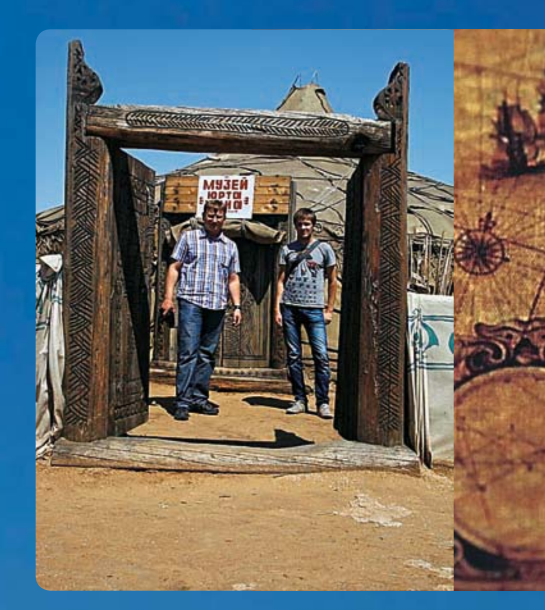
Здесь настоящая жара и пусть неоднозначное, но запоминающееся впечатление от «древней»





Не рекорд, конечно, но впечатляет. Солнышко под Астраханью жаркое.

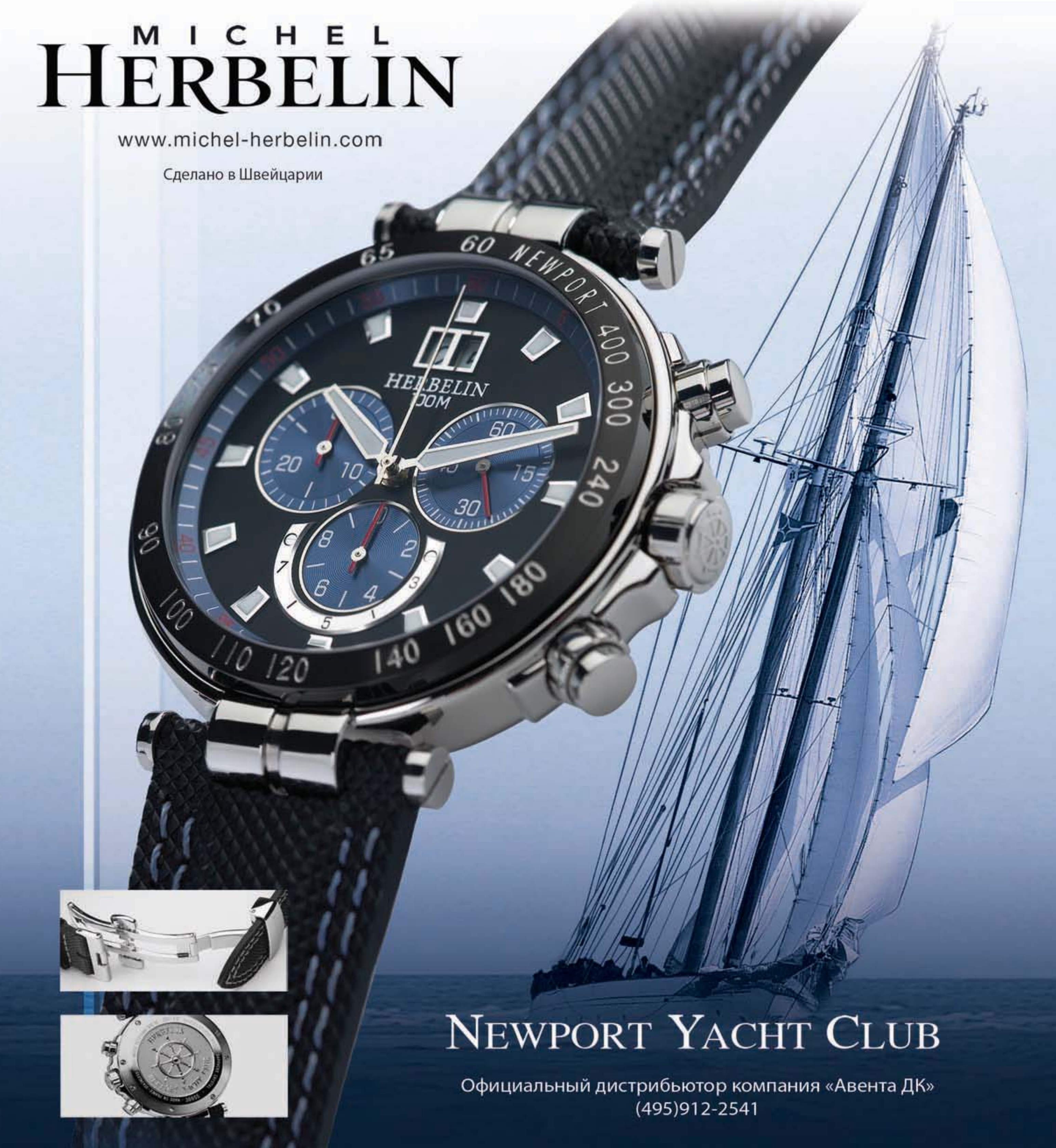




Сарай-Бату встретил не только жарой, но и целым комплексом развлечений.

Посмотришь на фото – древний город. На самом деле высококачественные декорации.




MICHEL HERBELIN
www.michel-herbelin.com
Сделано в Швейцарии
NEWPORT
HERBELIN
NEWPORT YACHT CLUB
Официальный дистрибьютор компания «Авента ДК»
(495)912-2541



В дефектах должен быть баланс: едва в Черкесске на «Солано» установили брызговик взамен оторванного еще зимой, как та же деталь отвалилась у «Фокуса».



Надо полагать, кожа на сиденьях «Солано» – это престижно. А как быть с мокрой спиной водителя?

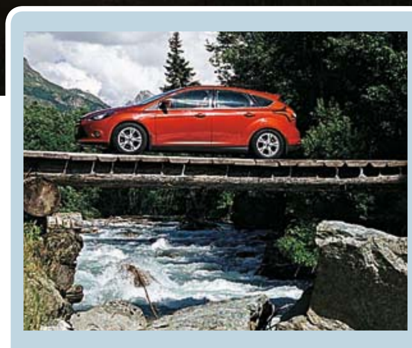
архитектуры, которая на фото величественнее, нежели в натуре. У «Солано» на проселке впервые дает сбой кондиционер и начинает перегреваться двигатель. Его температурный предел теперь знаем, но машина не встала.

На обратной дороге трасса М6 километрах в ста за Волгоградом становится разбитой вдребезги. А еще бесконечные ремонты с реверсивным движением, где зачастую простаиваешь по пять-десять минут. Загремели подвески, закачались кузова – люди и машины как-то приуныли. Но это неприятное ощущение проходит, вспоминается лучшее и самое интересное. А в голове уже планы на следующие «забеги»... ЗР

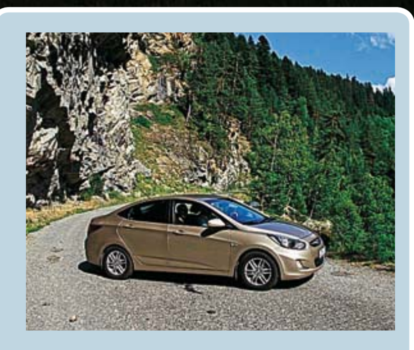








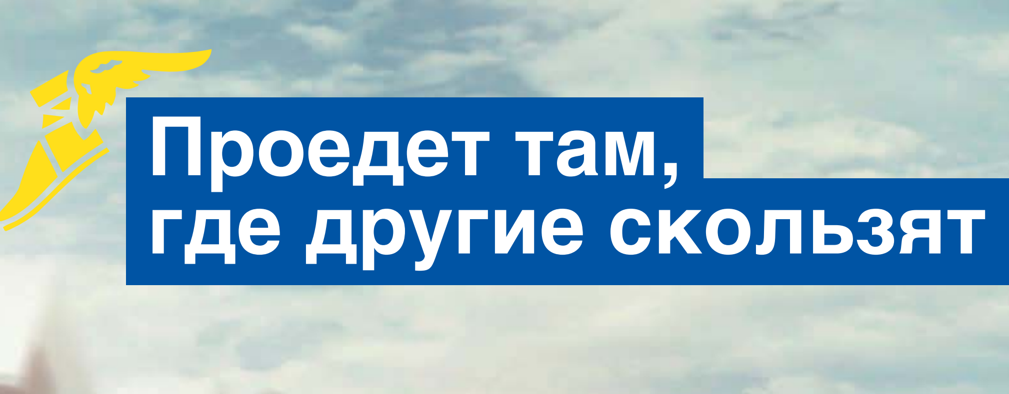
«Форд-Фокус»: 1,6 л, 125 л.с, 5-ступенчатая механика; средний расход топлива 8,0 л/100 км.
Летний экзамен сдан. Машина отлично ведет себя на дорогах России. Правда, с существенной оговоркой: на хороших. Именно на таких шоссе «Фокус» демонстрирует свои лучшие качества, наполняя жизнь водителя радостью от взаимопонимания с техникой и очень неплохим комфортом. А вот на разбитом асфальте и проселках он далеко не так убедителен. Скромный дорожный просвет, невысокая энергоемкость подвесок – слабая защита от российской действительности.



«Хёндай-Солярис»: 1,4 л, 107 л.с. 5-ступенчатая механика; средний расход топлива 8,0 л/100 км.
Шасси после модернизации ни разу не заставило усомниться в надежности поведения автомобиля на самых различных дорогах. Конечно, иногда «Солярис» трясет совершенно беспардонно, до лязга зубов, особенно на разбитом асфальте, зато в остальном все логично и прогнозируемо. Но шестая передача в коробке и более вместительный топливный бак ему уж точно не помешали бы.



«Лифан-Солано»: 1,6 л, 106 л.с., 5-ступенчатая механика; средний расход топлива 8,4 л/100 км.
Задние амортизаторы надо заменять, причем не на родные. С кондиционером и всеми недостатками вентиляции разберутся по ходу модернизации. Вакуумный усилитель, главный тормозной, основной и рабочий цилиндры сцепления поменяли в Черкесске по гарантии. Там же подтянули крепление заднего амортизатора. На обратной дороге у «Солано» появились неприятные вибрации, их диагностика впереди. Увы, до совершенства машине еще далеко.





НОВИНКА Goodyear UltraGrip Ice Arctic: тормозной путь на льду на 7% короче*

Превосходное торможение, сцепление и управляемость на льду и снегу благодаря новой революционной технологии направленного шипа и MultiControl Ice **www.goodyear.ru**



- Улучшенные тяговые и тормозные свойства на снегу благодаря новому протектору



- Укороченный тормозной путь
- Улучшенное сцепление на льду благодаря инновационному направленному шипу



- Улучшенная управляемость в глубоком снегу благодаря дизайну плечевой зоны

ПРОТЕСТИРОВАНО







РЕКЛАМА



*По сравнению со средними показателями 3 основных конкурентов на льду. По результатам теста Test World Ltd в январе 2012 года: размер шин - 205/55R16 94T; автомобиль - Audi A3; место проведения - Ивало (Финляндия); номер отчета: TW-TT11-MT224

ОДОБРЕНИЯ ПРИ ВЫБОРЕ МОТОРНОГО МАСЛА

Рекомендации автопроизводителей по выбору моторного масла — рекламный миф или подтвержденная реальность?

Для любого современного двигателя на рынке моторных масел потребителю представлен широкий выбор. И порой совсем непросто выбрать наиболее качественный и приемлемый по цене продукт. Однако у каждого автомобильного производителя есть ряд брендов моторных масел, которые прошли сложную процедуру одобрения и являются допущенными к применению.

ЧТО ОЗНАЧАЕТ «ОДОБРЕНИЕ», И КАКИМ ОБРАЗОМ ЕГО ПОЛУЧАЮТ ПРОИЗВОДИТЕЛИ СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ?

Получение одобрения — длительная и дорогостоящая процедура, связанная с испытаниями масла. Автопроизводитель испытывает масло на своих двигателях в различных условиях и циклах эксплуатации в течение нескольких месяцев. Проводится сравнительный анализ множества характеристик. И итоговое одобрение получают только те масла, которые соответствуют требованиям автопроизводителя.

Поэтому при выборе моторного масла значительное внимание должно отводиться именно полученному от автопроизводителя одобрения. Их наличие свидетельствует о том, что продукт успешно прошел соответствующие испытания на автомобилях данной марки и полностью отвечает всем эксплуатационным требованиям автопроизводителя.

Важно понимать, что с течением времени двигатели модифицируются, и критерии выбора оптимальных эксплуатационных материалов меняются. Глобальная модернизация не обошла стороной и автомобилестроение. Основными тенденциями по праву считают энергосбережение, удлиненные интервалы замены моторного масла и совместимость смазочных материалов с системами контроля токсичности отработавших газов. Так, компания Mercedes–Benz ранее использовала в своих двигателях OM600 моторные масла, отвечающие допуску MB229.5. После оборудования этого двигателя сажевым фильтром требования к моторному маслу изменились. В настоящий момент они должны соответствовать требованиям MB229.51.

Не только двигатели, но и все узлы и агрегаты претерпевают сегодня очень динамичные конструкционные изменения. Автомобиль является сложной технической системой, где работа каждой детали влияет на общую производительность. В том числе и свойства используемого моторного масла определяют эффективность отдельных агрегатов, а значит и конечный уровень эксплуатации.

КАК ПРОЧИТАТЬ СЛОЖНУЮ МАРКИРОВКУ И НА ЧТО ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ ПРИ ВЫБОРЕ?

Перед выбором следует внимательно изучить имеющуюся на упаковке информацию о масле. Скажем, если автомобиль оснащен сажевым фильтром DPF или трехходовым каталитическим нейтрализатором TWC, то моторное масло необходимо использовать только соответствующее: низкозольное Mid/Low SAPS (масла с пониженным содержанием сульфатной золы, фосфора и серы) и т. п. А вот сертификация по API или ACEA подтверждает уровень качества согласно требованиям Американского Института Нефти и Европейской Ассоциации Автопроизводителей соответственно.

В то же время масла с одинаковыми показателями вязкости и уровня качества по API или ACEA могут по-разному вести себя в различных двигателях и эксплуатационных ситуациях. На практике необходимые свойства и качества масла определяются количеством и свойствами многофункциональных присадок, вводимых в базовое масло. Именно эти компоненты влияют на оптимизацию масла в сторону увеличения интервала между заменами и повышения мощности двигателя.

МАСЛО G-ENERGY ОДОБРЕНО ВЕДУЩИМИ ЕВРОПЕЙСКИМИ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМИ

Моторные масла G-Energy изначально разрабатывались с учетом последних требований автомобильных производителей. Одним из бестселлеров этой линейки является моторное масло G-Energy F Synth 5W-30, получившее одобрения ведущих европейских OEM.

G-Energy F Synth 5W–30 — полностью синтетическое (Fully Synthetic) моторное масло последнего поколения с наивысшими эксплуатационными характеристиками. Масло обеспечивает надежную работу и защиту двигателя при различных условиях работы, включая городской цикл («Стоп–Старт»). Работает в экстремальных условиях эксплуатации, как при низких, так и при высоких температурах. Предназначено для современных двигателей, где необходимо применение высокоэффективного смазочного материала. G-Energy F Synth 5W–30 разработано для бензиновых и дизельных двигателей (в том числе с турбонаддувом) легковых автомобилей, микроавтобусов и легких грузовиков последнего поколения.

ПРЕИМУЩЕСТВА

- Улучшенные низкотемпературные характеристики обеспечивают холодный запуск двигателя, создавая надежную смазку пар трения.
- Превосходные моющие и противоизносные свойства увеличивают ресурс работы двигателя.
- Высокая термическая стабильность обеспечивает продление интервалов замены масла и надежную работу двигателя при напряженном режиме эксплуатации.
- Низкий расход масла на угар за счет специально подобранных базовых компонентов.
- Способствует долгосрочной и эффективной работе катализатора.

ПРИМЕНЕНИЕ

Официально одобрено Mercedes-Benz, Volkswagen, BMW, Renault и Opel для применения в автомобилях, оборудованных двигателями этих производителей.







СПЕЦИФИКАЦИИ / ОДОБРЕНИЯ

- **API SM/CF** — уровень качества в соответствии с требованиями Американского Института Нефти;
- **ACEA A3/B4** — уровень качества в соответствии с требованиями Европейской Ассоциации Автопроизводителей;
- **MB 229.5** — одобрение от компании Mercedes-Benz;
- **BMW LL-01** — одобрение от компании BMW;
- **VW 502 00/505 00** — одобрение от компании Volkswagen;
- **Renault RN0700** — соответствие требованиям Renault;
- **Opel LL-A/B-025** — соответствие требованиям компании Opel.







СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА



Стоит ли самостоятельно устанавливать дневные ходовые огни? Что надежнее – вариатор или автомат? Как подобрать материалы для шумоизоляции автомобиля? Присылайте свои вопросы на info@zr.ru или kolodochkin@zr.ru – постараемся ответить!

Автор: Сергей Баринов, Калуга

На новом «Логане» после пробега 1100 км появилась трещина краски на левой задней стойке, по водостоку. Дилер не отказывался от гарантийного ремонта, но предупредил, что качество будет хуже, чем заводское. Не знаю, что делать – ремонтировать или эксплуатировать так? Массовый ли это дефект? Автомобилю всего месяц.

Пусть вас не смущает худшее качество восстановленного покрытия по сравнению с заводским. В любом случае заделать повреждение все же надо. Причем по гарантии. Если ремонт выполнят неквалифицированно, сможете обратиться с претензией к дилеру. Для справки: данный дефект носит случайный характер.



Автор: Максим Шелыгин

Хочу приобрести бэушный «Лансер» с вариатором, но слышал, что обычно они больше 150 тысяч не ходят. Потом – износ ремня или цепи, смотря что установлено. Правда ли это? И надежнее ли автоматическая коробка?

Практика показывает, что в целом вариаторы менее надежны, чем обычные гидромеханические автоматы. На то есть масса объяснимых причин, в том числе сугубо технических. Но это в данном случае не важно. Гораздо важнее то, что при покупке бэушного автомобиля нужно оценивать состояние всех без исключения жизненно важных и дорогих агрегатов. Подчас это под силу только опытным специалистам, поэтому не экономьте на дилерской диагностике!



Автор: Андрей Белов

Слышал, что турбированные двигатели малого объема (продукт даунсайзинга) обладают повышенным масляным аппетитом. Если да, то в чем причина – в их конструктивных особенностях или в недоработке? Этим страдают двигатели какой-то определенной марки или все без исключения?

Прежде всего, повышенный расход масла на угар у моторов с турбонаддувом – это нормально. Основных составляющих расхода в ДВС несколько. Главная – испарение масла со стенок цилиндров (непосредственно расход масла на угар). Оно растет по мере форсирования двигателя как по давлению наддува, так и по оборотам (что особенно выражено). Вторая по значимости причина (в современных моторах сравнимая с первой) – это потери масла на смазывание подшипников турбокомпрессора. Третья составляющая – потери масла через направляющие втулок клапанов.

В общем случае чем выше удельная мощность мотора, тем больше угар масла. Что касается масляной прожорливости двигателей определенных марок в сравнении с «коллегами», то часто она вызвана ошибками при конструировании водяной рубашки, неудовлетворительным отводом масла нижними кольцами и т. п. Вообще, тема эта непроста и противоречива. В ближайших номерах мы обязательно к ней вернемся.



Автор: Александр Андреев

Хочу заняться звуко- и шумоизоляцией автомобиля. Порекомендуйте, пожалуйста, подходящие материалы.

Из брендов можно назвать, к примеру, STP (СТП) – это ветеран рынка. А также SGM (СГМ), «Шумoff» («Шумофф») и Kicx («Кикс»). Но дело не столько в производителе, сколько в выборе сочетания материалов и технологии нанесения, а об этом в двух словах никак не рассказать. Гуру поясняют: мол, вибродемпфирование – это первый слой. Твердый материал (слоем в 2 мм, а лучше 4-5 мм) кладут на обезжиренную и подготовленную поверхность металла (днище, арки, пол, моторный щит, багажник). Достаточно покрыть 40–60% поверхности, при этом класть встык совсем не обязательно. Второй слой – собственно шумоизоляционный. Тут нужны материалы мягкие и толстые (не менее 8 мм, а лучше 10 или даже 12 мм. Площадь покрытия 70–90%). Третий слой – твердый, прочный, толщина примерно 2 мм. Его кладут сверху на шумоизоляционный материал. В итоге получается мощный трехслойный акустический «пирог». Итак, путей два: сразу обратиться на фирму, где все сделают под ключ, либо самостоятельно пробовать, ошибаться и находить приемлемый вариант.



Автор: В. Фомин

Слышал, что в современные фары можно ставить и «кривые» лампочки, которые вы постоянно ругаете в своих тестах. Дескать, им это безразлично. Это правда?

Нет, кривые – безо всяких кавычек! – лампочки покупать все-таки не надо: пожалейте машину и людей. Однако рациональное зерно в подобной информации все же есть. Дело в том, что в классических фарах с отражателем так называемой свободной формы светораспределение определяется как раз этой хитрой формой. При этом малейшее изменение положения нити накаливания относительно отражателя (а стало быть, и относительно цоколя лампы) приводит к искажению всей картины, исчезает клин «вправо вверх» и т. д. Компенсировать это регулировкой положения самой фары невозможно. А вот в современных фарах прожекторного типа с линзой светораспределение формируют специальные заслонки-трафареты. При небольшом – но только при небольшом! – смещении нити накаливания световой пучок, сохраняя форму, просто немного уходит в сторону, а это в принципе можно скорректировать регулировкой фары. Только вот не проще ли сразу купить нормальную лампочку известного производителя?



Автор: Я. Шхемес

Хочу самостоятельно установить на машину дневные ходовые огни (ДХО). Имею ли я право это делать?

Если завод-изготовитель автомобиля не предусмотрел в его конструкции два «лишних» световых прибора,



то устанавливать их самостоятельно владелец не имеет права. ГОСТ Р 51709-2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки» отсылает нас к требованиям конструкции ТС (пункт 4.3.1). При этом в нем есть ссылка на требования Правил ЕЭК ООН к наличию внешних световых приборов, но и они не дают права на самостоятельную установку ДХО. Есть еще один документ, регулирующий требования безопасности колесных транспортных средств. Это одноименный регламент, утвержденный постановлением правительства РФ от 10.09.2009 года № 720. Этим документом прописана обязанность заводов-изготовителей с 2016 года оборудовать все автомобили дневными ходовыми огнями. А до этого времени устанавливать ДХО необязательно. Пункт 3.13 Приложения 7 Регламента запрещает изменять места расположения и демонтировать предусмотренные документацией автомобиля фары, сигнальные фонари, световозвращатели. То есть менять то, что установлено на заводе. При этом не запрещается установка приборов в целях устранения несоответствия требованиям самого Регламента. А раз эксплуатация транспортных средств, выпущенных без ДХО, не запрещена, то никаких несоответствий не имеется. Получается, что ни одним нормативным документом самостоятельная установка дополнительных световых приборов, не предусмотренных конструкцией машины, не разрешена.



Наращивать производство или прикрыть импорт? Подходят ли для современных фар «кривые» лампочки? Зачем в Москве свой «Феррари»? Заезжайте в наш почтамт – узнаете!

УТИЛИЗАЦИЯ – КТО ЗА?

Что принесет нам утилизационный сбор – защиту отечественного производителя или отмирание импорта? Размышляет **Михаил Котов**.

Написать вам хотел давно, но последним толчком послужила «забота» нашего правительства о крупном бизнесе в связи с вступлением России в ВТО. Ради защиты интересов крупного автомобильного бизнеса (о мелком предпринимателе у нас заботиться не принято) решено ввести утилизационный сбор – под прикрытием заботы об экологии, естественно. Даже Европу в пример приводили: у них-то такая система давно работает! Все правильно, работает. И такая же система нужна нам, не спорю. Но почему в Европе утилизация оценена в 88–330 евро, а у нас она будет стоить от 800 до 15 000 евро? У нас что – дороже рабочая сила? Или дороже ресурсы, необходимые для переработки? Нет. Просто к утилизации сей сбор не будет иметь никакого отношения. Одна только зависимость стоимости данного процесса от возраста и объема двигателя чего стоит! Неужели утилизация «Ниссана», подаренного редакцией читателю из Перми, обойдется в десятки раз дороже, чем, скажем, малыша «Дэу-Матиз»? И почему сбор при ввозе трехлетней машины окажется ощутимо больше, чем для такой же двухлетней (она считается новой)? Вопросы без ответов.

Почему у нас забота о производителе всегда и во всем идет за счет выкручивания рук потребителю? Чем он так провинился? Конечно, поддерживать отечественные предприятия необходимо. Но для этого совсем не обязательно вводить заградительные пошлины на импортные товары! Да, задрать пошлину проще всего, но от этого пострадают и потребители импортных автомобилей, и покупатели отечественной техники (на нее-то цена моментально вырастет, да и отсутствие конкуренции не стимулирует производителя развиваться).

Вы в журнале в подтверждение того, что розничная цена якобы не зависит от пошлин, приводите в пример собранный во Всеволожске «Фокус», который стоит примерно столько же, сколько импортируемый «Лансер». Но это напоминает анекдот про эксперимент с тараканом. Если оторвать ему все лапки и громко хлопнуть в ладоши, то насекомое не побежит, из чего делаем вывод: органы слуха таракана находятся на лапках. Это вовсе не растаможенный «Лансер» стоит как «нетаможеный» «Форд», – это «Форд», с которого никаких пошлин не платилось, стоит столько же, сколько «Лансер» плюс 30% пошлины, НДС, акциз и стоимость транспортировки из Японии. Ощущаете разницу?

Правительство не собирается делать выгодным производство внутри страны. Ему проще сделать невыгодным импорт. Вместо того чтобы закрывать рынок, надо создать условия, при которых производить товары, в том числе автомобили, было бы выгодно при реализации не только внутри страны, но и на рынках Европы, США и прочих стран с серьезнейшей конкуренцией. Надо прописать четкие и ясные условия, единые для всех, а не только для тех, кто сумел «договориться» с правительством. Хочешь создать производство? Пожалуйста: вот тебе земля в аренду на 50 лет за символическую плату, вот тебе подъездные пути (автодорога, железная дорога), вот тебе освобождение от налогов на первые годы работы, вот тебе кредит под минимальный процент (как в Европе, а не как у нас сейчас). Но при этом необходимо обвалить пошлины до уровня 5% цены как на новые машины, так и на б/у, причем без каких-либо привязок к мощности/объему двигателя.

В итоге мы получим удовлетворенного потребителя и Россию, занимающую лидирующие позиции в производстве и экспорте не сырья, а конкурентоспособного продукта на рынки всех стран. Невыгоден этот план только тем, кто привык с каждой проданной в РФ машины получать навар в половину ее стоимости.

НАШЕМАРОЧКИ. НАШ КОНКУРС ПРОДОЛЖАЕТСЯ! ВСЕХ, КТО ЗАМЕТИЛ И СФОТОГРАФИРОВАЛ РАЗНОГО РОДА ЗАБАВНЫЕ И ПРОСТО ПРИКОЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛИ, ПРИГЛАШАЕМ ПРИСЫЛАТЬ СВОИ ФОТО НАМ. ЛУЧШИЕ, КОНЕЧНО ЖЕ, БУДУТ ОПУБЛИКОВАНЫ!



ТРУДЯГА

Не знаю, как обозвать этот гибрид, но он успешно трудится на просторах тундры Ненецкого автономного округа.

ЮРИЙ МАЛАШКИН



«ОКА» В РАЗЛИВЕ

Вот такая «Ока» повышенной проходимости «живет» в поселке Полазна Пермского края.

СЕРГЕЙ ВОСТРЕЦОВ, ПЕРМЬ



ДЛЯ СЕБЯ!

Устав ждать возрождения автопрома, люди делают то, что необходимо лично им.

М. ДЕРГАЧЕВ, ОМСК



«ИЖ-ПАТРИОТ ПИКАП»

Автомобиль замечен в Клинцах Брянской области.

ИВАН СТОВПЕЦ, КРАСНАЯ ГОРА



ТРОЙСТВЕННЫЙ СОЮЗ

Я насчитал три авто в одном. Ничего не пропустил?

ВЛАДИМИР ФИЛИПЕНКОВ



ГРУЗОВИЧОК

Ну, согласен, неказист немножко… Зато едет!

ФИЛИППОВ, БУЛЯКАЙ, БАШКОРТОСТАН

МУЗЫКОЙ НАВЕЯЛО

Произведения искусства ломают пополам далеко не каждый день. Нет сомнений, «Феррари-612» – предмет искусства. Шедевр, что на фото, погиб безвозвратно. Слава богу, люди остались живы. Размышляет **Вадим Крючков**.

Хорошо знаю место, где произошла авария. Видел тормозной путь, – конечно, скорость была выше разрешенной. А еще было вращение и страшный мачтовый удар. Передняя часть автомобиля и двигатель остались лежать у столба, кокпит «Феррари» скользил еще метров тридцать… Редкая и вместе с тем очень типичная для суперкара авария.

В мире есть люди, способные выложить астрономическую сумму за скрипку Страдивари или, скажем, Гварнери. Только без соответствующего умения бесценные инструменты не будут радовать слух музыкой, а лишь потешат самолюбие владельца.

Похожая ситуация с суперкарами. Покупка драгоценных «феррари», «ламборгини», «мазерати» чаще всего приносит радость самим фактом обладания. Правильно «взять ноту» на них умеют единицы.

У нас считается: человек, укротивший финансы, с сотнями лошадиных сил уж как-нибудь справится. Увы, это не так – опция «умение» в список дополнительного оборудования суперкара не входит. И пока не придет понимание: купил «Феррари» – учись на нем правильно ездить, будут гибнуть автомобильные шедевры и страдать люди. В отличие от итальянских скрипок, итальянские машины в руках неподготовленного владельца обладают страшной разрушительной силой.





САМОЕ НЕОБЫЧНОЕ! ЖДЕМ ВАШИ ФОТОЗАРИСОВКИ НА ТЕМУ «САМОЕ НЕОБЫЧНОЕ!». САМЫЕ ВЕСЕЛЫЕ ГАИШНИКИ, САМЫЕ ОТВРАТИТЕЛЬНЫЕ ДОРОГИ, САМЫЕ ЗАБАВНЫЕ ДОРОЖНЫЕ ЭПИЗОДЫ – В ОБЩЕМ, ВСЁ САМОЕ-САМОЕ! ЛУЧШИЕ СНИМКИ ПОЯВЯТСЯ В ЖУРНАЛЕ.



ЖИ, ШИ – С БУКВОЙ «И»

Такой «шЫномонтаж» расположен близ города КЫштЫм Челябинской области.

АЛЕКСАНДР ПЕРЕКОПСКИЙ, ЧЕЛЯБИНСК





ПО КИРПИЧИКУ

Обнаружил россыпь «кирпичей»: Москва, Глухарев переулок.

КОНСТАНТИН

С ПРИЦЕПОМ

Вот так мой родственник вез линолеум из магазина домой.

А. ЧЕРНОУСОВ,
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ



НАШЛИ ДРУГ ДРУГА

Интересный «прицеп» из двух задних частей автобусов создал один из членов клуба vw-bus.

АНДРЕЙ, МОСКВА

P.S. *Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания. Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте:*

kolodochkin@zr.ru

Сентябрьским почтамтом заведовал **Михаил КОЛОДОЧКИН**

МЕЖДУ НАМИ, ДЕВОЧКАМИ

Новая «Рио», как и ее предшественница, – машина яркая, задорная. Потому молодые барышни за рулем «Киа» не редкость: им слово. Разговор двух подружек записал **Вадим Крючков**. Фото автора.



«Смотри, моя Рюша новая, красивая, солидно выглядит. Колеса из легкого сплава большие, на 16 дюймов».

«А я свою Кирюхой зову. И ненамного она старше, разница всего два года. А колеса – дело вкуса. Кстати, зимние покрышки на 14 дюймов дешевле обходятся. И шиномонтаж тоже».

ПОЛГОДА С РИО

В редакционном парке появилась «Киа-Рио» нового поколения: машина передана на длительный тест. За лето, межсезонье и начало зимы мы раскроем читателям все ее особенности. К нам в руки попал хэтчбек с двигателем 1,6 литра, автоматической коробкой передач да еще и в максимальной комплектации. Но, выставляя ему оценки по разным дисциплинам, обещаем не забывать о более дешевых модификациях. А начнем со сравнения новинки с предшественницей.





«Салон у новой богатый. И главное – вот он, селектор автомата: в городе очень удобно. И едет с мотором 1,6 литра хорошо. Жаль, меньше 10 литров на сотню не получается».

«Конечно, в моей «Рио» интерьер попроще. Да еще «палкой» механики орудовать приходится. Но едет тоже быстро. И аппетит с мотором 1,4 литра умеренный: около 8 литров на сотню. А если учесть, что Кирюха стоила четыреста тысяч с хвостиком против твоих шестисот семидесяти, грех на нее жаловаться».

«В моей машине руль кожей обшит. Приборы – загляденье, маршрутный компьютер в спидометр вписан. Класс!»

«Да, подруга, тут мне за тобой не угнаться. Но красные шкалы тоже прикольные. И читаются хорошо».





«У новинки корма модная, современный дизайн фонарей, антикрыло – на европейский автомобиль похожа».

«Пусть моя простушка, но ведь не уродина. Папины спиннинги на заднюю полку влезают, а в твою модницу, смотрю, не войдут – узковат проем».

МУЖСКОЕ МНЕНИЕ

Один из козырей «Киа-Рио» – адаптированная к российским условиям подвеска. Что же, назвался груздем... получи поездку по типичному асфальту на стыке районов! Адаптация удачная, в таких условиях не будет лишней. Подвеска не шумная, хорошо зарекомендовала себя и на проселке.

Но за все приходится платить. Когда под колесами гладкий асфальт, предшественница с неадаптированной подвеской стоит на дороге чуть крепче, особенно на высоких скоростях. К новинке не стоит придираться всерьез, но то, что подруливать приходится чаще, – факт.

Новое поколение – прямой преемник старого: похожие решения, множество унифицированных деталей. И все же современная «Киа-Рио» – очередной шаг от бюджетного сегмента к более дорогому, от одного класса к другому. Посмотрите таблицу – до размеров «Фольксвагена-Гольф» кое-где остались считаные миллиметры.

Размеры, мм	«Киа-Рио»	Новая «Киа-Рио»	«Фольксваген-Гольф VI»
Длина	4025	4120	4199
Ширина	1695	1700	1786
Высота	1470	1470	1480
База	2500	2570	2578
Колея спереди/сзади	1470/1460	1487/1494	1541/1514



«У моей стильный аудиоцентр в штатной комплектации. В нем все есть: порты для подключения внешних устройств, флешек и «Айпода». А рядом встроена кнопка пуска двигателя, ключи из сумочки можно не доставать».

«Все кнопочки стеклоподъемников и регулировки зеркал рядом, на ручке левой двери, – удобно».



«В «старушке» тоже все было. Только я музыку люблю слушать, а не смотреть. В моей аудио поменять куда проще – «Альпайн» через переходник встал, словно родной. В новинке сменить головное устройство будет сложнее».

«А ты приглядись внимательнее: на «Рио» прошлого поколения всё так же. Разве что ручки дверей не хромированные».







«В моей машине запаска полноразмерная, на литом диске. Согласись, в наших условиях полноценное колесо практичнее».



«Докатка – это проигрыш, не спорю. Но колеса переставлять я сильный пол привлекаю. Главное – до шиномонтажа добраться, там все сделают».



«У Рюши сзади места хватает... для двоих. Подголовники есть, подушка и спинка хоть и слегка, но профилированные».

«Кирюха не проиграет. Разница в декоре. А сеточки на спинках сидений мне даже больше кармашков нравятся: все видно, ничего не забудешь в суматохе».



P.S. Напоминаем, что четыре автомобиля «Киа-Рио» будут разыграны между нашими читателями, заполнившими и отославшими в редакцию анкеты участников Гран-при «За рулем» – 2013. Подробности и анкета для голосования – в конце номера.

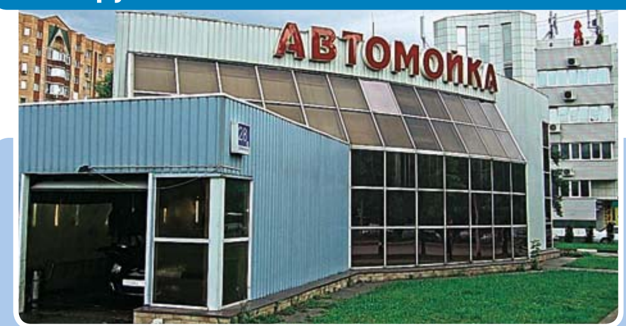
С ЧИСТЫМ СЕРДЦЕМ

Грязь с российских дорог пристает не только к кузову автомобиля. Где и как вымыть мотор, заинтересовался **Игорь Теременко**.

В принципе чистить двигатель вовсе не обязательно, но доводить сердце машины до свинского состояния все же не стоит: и теплообмен не тот, и эстетические чувства бунтуют. Главная трудность заключается в том, что процесс помывки мотора ни в одной инструкции не описан. Известно лишь, что использовать аппараты высокого давления изготовители не рекомендуют.

Специальных моек для автомобильных внутренностей мы не обнаружили – решили посетить обычные.

☞ 0 рублей 00 копеек

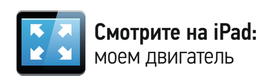


В первом же заведении наша невинная просьба наткнулась на категорический отказ. Вода, шампунь, персонал и даже некие спецсредства в баночках были в наличии, а нужный пункт в прейскуранте отсутствовал. Объяснилось все просто: на практике убедившись, что не каждый двигатель способен пуститься после контакта с могучей струей (что, естественно, сильно нервировало клиентов), от этой услуги здесь попросту отказались – благо и грязных кузовов на их век хватит.

В следующей конторе поступили хитрее: зачем отказываться от клиента, если можно переложить ответственность за последствия на него самого! То есть моем мы, а мотор при неблагоприятном исходе чините вы. Правда, кое-какие меры предосторожности тут все же приняли: блок предохранителей и сирену сигнализации укутали в полиэтиленовый пакет, а разъемы и высоковольтные провода после помывки продули сжатым воздухом. И вы знаете, помогло!



☞ 350 рублей 00 копеек, без гарантии



Мастер этой весьма современной и хорошо оборудованной мойки пообещал в случае чего пожертвовать собственным зубом. Солидная гарантия! Впрочем, поостыв, он все же предупредил, что за возможные проблемы с электроникой компания отвечать не собирается. Но поезд уже ушел – безалаберный мойщик успел обильно смочить всё подкапотное пространство. Смыв пену, он щедро прошелся по пластиковым деталям неким полиролем, после которого те сделались липкими и вонючими. После этого сменить перегоревшую лампочку поворотника голыми руками уже не вышло – скользко! Да и язычок открывания капота служитель струй как следует не отмыл. Но главное – мотор «Ситроена» пустился с первой попытки!



☞ 450 рублей 00 копеек, без гарантии

Не секрет, что лучше всего мыться в бане – горячий пар отменно удаляет любую грязь. Есть свои парные и у автомойщиков. Способ безвреден для электроприборов – выпадающая роса гораздо безобиднее струи под давлением. Жаль, что подобные установки все еще в дефиците! Хозяева мойки на Кунцевском рынке, похоже, ухлопали на нее все деньги – на очистные сооружения средств не хватило. Впрочем, на спрос это (как и сумасшедшие цены) не повлияло – главное, моют чисто. А экология обойдется!



☞ 1500 рублей 00 копеек, с гарантией

☞ 900 рублей 00 копеек, с гарантией



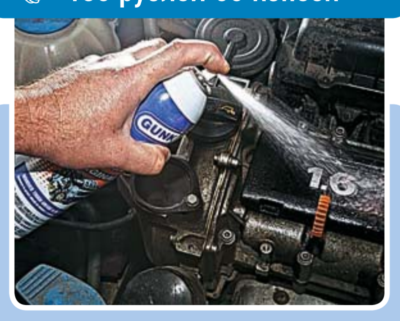
Когда ничто уже не помогает, обращайтесь к дилеру! В «Лексус-Сокольники» нам не отказали. Прелесть в том, что здесь все оформили по полной программе – заказ-наряд, опись, пропись, отпечатки пальцев! Всю ответственность компания, разумеется, взяла на себя. Сам процесс остался за кадром – в помывочную нас не пустили (так обыкновенно бывает у всех дилеров). Зато результат порадовал: моторный отсек словно с конвейера.

КОММЕНТАРИЙ ЮРИСТА

Если после мойки автомобиля или двигателя возникли неисправности, ответственность за это целиком ляжет на исполнителей. Утверждения работников автомойки, что они-де не отвечают за возможные поломки двигателя, не имеют законных оснований.

Законом «О защите прав потребителей» установлено обязательное требование безопасности услуги для имущества потребителя. При этом качество услуги должно соответствовать условиям договора. Договор в письменном виде не заключался? Ничего страшного. Статьей 4 закона установлено, что при отсутствии договора качество услуги должно соответствовать требованиям, обычным в такого рода отношениях. А подтверждением заключения соглашения является кассовый чек. Другими словами, кузов и двигатель автомобиля не должны быть испорчены. Статья 7 закона устанавливает обязанность организации, оказывающей услуги, возместить причиненный ущерб. При этом вы вправе сами выбрать, чего требовать с мойщиков – безвозмездного устранения недостатков выполненной работы (оказанной услуги), уменьшения цены выполненной работы (оказанной услуги) либо возмещения понесенных расходов по устранению недостатков выполненной работы (оказанной услуги) своими силами или третьими лицами.

☞ 180 рублей 00 копеек



Убраться под капотом можно и самостоятельно – выбор специальной автохимии достаточно велик. Большой сноровки мероприятие не требует. Всего и дел – распылить препарат, 15 минут покурить в сторонке и смыть растворенную грязь водой из ведра. Минусов два: неизбежная выволочка от жены за пятна на футболке и грязная лужа под машиной. Перекроет ли экономия такие издержки, решать вам.
Увы, мойщики перед автолюбителями в большом долгу – надежно поддерживать чистоту в подкапотном пространстве можно только с помощью дилеров. Вот только вторых куда меньше, чем первых.

ГОДОВОЙ ПРОЕЗДНОЙ

За проезд приходится платить не только в общественном транспорте, но и в собственном авто, убедился **Игорь Тременко**.



«СанЙонг-Актион» 4WD

«Ориджинал», 2,0 л, МТ, 149 л.с., 8,0 л/100 км, 829 000 руб.

● ОСАГО	**5544** руб.
● Каско	**46 900** руб.
● Транспортный налог	**4470** руб.
● ТО-1 (5000 км)	**4700** руб.
● ТО-2 (15 000 км)	**9100** руб.
● Затраты на ГСМ	**58 000** руб.
ИТОГО:	**128 714 руб.**

Среди представленных автомобилей дороже всех в содержании «СанЙонг-Актион». Основная часть средств со счета хозяина спишется на страховки и техническое обслуживание. Несмотря на хороший межсервисный интервал в 15 000 км, первый визит к дилеру для замены обкаточного масла предстоит уже через 5000 км. К достоинствам модели причислим умеренный аппетит весьма объемного и мощного двигателя. В общем зачете автомобилю достается последнее место.

«Шевроле-Нива»

GLS, 1,8 л, МТ, 80 л.с., 10,8 л/100 км, 514 000 руб.

● ОСАГО	**4356** руб.
● Каско	**16 754** руб.
● Транспортный налог	**560** руб.
● ТО-1 (2500 км)	**10 700** руб.
● ТО-2 (15 000 км)	**9150** руб.
● Затраты на ГСМ	**78 300** руб.
ИТОГО:	**119 820 руб.**

Почти 9000 рублей сэкономят обладатели «Шевроле-Нива». Серьезно сократить свои расходы владельцы смогут на страховке и транспортном налоге. В остальном их ожидают сплошные переплаты: дорогое техобслуживание (причем на первое ТО придется приехать через 2000 км) и прожорливый двигатель. В результате «Шнива» занимает четвертое место.



«Рено-Дастер» 4WD

«Привилидж», 2,0 л, МТ, 135 л.с., 7,8 л/100 км, 621 000 руб.

● ОСАГО	**5544** руб.
● Каско	**43 299** руб.
● Транспортный налог	**4050** руб.
● ТО-1	**8399** руб.
● Затраты на ГСМ	**56 550** руб.
ИТОГО:	**117 842 руб.**

Чуть меньше поиздержатся хозяева «Рено-Дастер». Небольшой (для двухлитрового двигателя) расход топлива и относительно недорогой сервис позволят владельцу немного сократить расходы. Ощутимой экономии на страховках хозяин не увидит. Ему предстоит серьезно потратиться на полисы каско и ОСАГО. Популярному в народе «Дастеру» достается лишь третье место.

КАК СЧИТАЕМ

Затраты за один год эксплуатации авто в наиболее популярных комплектациях вычисляем при следующих условиях: годовой пробег составляет 25 000 км, расход топлива в смешанном цикле оцениваем по данным производителя. Стоимость обслуживания вычисляем, ориентируясь на московских дилеров. Цену страховок (у одной и той же страховой компании) и величину дорожного налога принимаем с коэффициентом для Москвы. Бензин А95 на момент подготовки материала обходился в 29 рублей за литр.



«Ниссан-Кашкай» 2WD

SE, 1,6 л, MT, 114 л.с., 6,6 л/100 км, 855 000 руб.

ОСАГО	**4752** руб.
Каско	**51 985** руб.
Транспортный налог	**2280** руб.
ТО-1	**9900** руб.
Затраты на ГСМ	**47 850** руб.
ИТОГО:	**116 767 руб.**

Экономия всего-то одной тысячи рублей в сравнении с «Дастером» вывела «Ниссан-Кашкай» на второе место. Владелец существенно выигрывает на топливе (у автомобиля достаточно экономичный двигатель) и немного – на транспортом налоге. На остальном сэкономить не получится: у марки недешевый сервис и очень дорогая страховка.

«Шкода-Йети» 2WD

«Эмбишн», 1,2 л, MT, 104 л.с., 6,4 л/100 км, 789 000 руб.

ОСАГО	**4752** руб.
Каско	**34 500** руб.
Транспортный налог	**2080** руб.
ТО-1	**7100** руб.
Затраты на ГСМ	**46 400** руб.
ИТОГО:	**94 832 руб.**

Первое место в нашем тесте досталось «Шкоде-Йети». Сократить издержки владельцу этого автомобиля удастся по всем пунктам, особенно на топливе. На фоне сравниваемых одноклассников у модели самый экономичный двигатель, вдобавок оптимальная стоимость страховки от ущерба и недорогое техническое обслуживание.



CHERY

Продается «Индис» с роботом

Начались продажи китайского компактного кроссовера «Индис» с роботизированной коробкой передач. Нижняя ценовая граница – 439 900 рублей. В комплектацию включены кондиционер, аудиосистема, две подушки безопасности, электростеклоподъемники, гидроусилитель руля, электропривод и подогрев наружных зеркал, легкосплавные колеса, антиблокировочная система. Все «индисы» оснащены 1,3-литровым мотором мощностью 83 л.с.



Предлагаем фургон

Осенью в салонах появится первый в новейшей истории марки «Мини» коммерческий автомобиль – «Клабвэн». Фургон предложат в трех версиях: «Уан» с бензиновым мотором мощностью 98 л.с., «Купер» (122 л.с.) и «Купер D Клабвэн» со 112-сильным дизелем. Первые две доступны только с 6-ступенчатой механикой, а вот последнюю можно заказать и с 6-диапазонным автоматом. Максимальная грузоподъемность новинки – 500 кг.

Автомобиль должен заинтересовать те компании, которые предлагают эксклюзивные товары и услуги и желают подчеркнуть свою оригинальность. Базовый «Клабвэн» обойдется в 850 700 рублей.



ЯПОНСКИЕ НОВИНКИ

SUZUKI



На российский рынок вышел SX4 в топовом исполнении: с мультимедийным центром HMI (Human Machine Interface) с 5-дюймовым сенсорным дисплеем, CD-ресивером (MP3 и WMA, USB-вход, «блютус», карты памяти SD; поддерживает «Айпод», «Айфон») и навигационной системой «Бош». Стоимость комплектации – от 865 000 рублей.

Кроме того, «Сузуки» обновила малыша «Сплэш». У него изменилась в основном внешность (новый капот, бамперы). Российские покупатели больше не смогут приобрести версию с литровым мотором, теперь доступен только более мощный – объемом 1,2 л (94 л.с.). Коробок передач две: 5-ступенчатая механика и 4-диапазонный автомат. Комплектация единственная – самая богатая GLS. В списке оборудования: антиблокировочная система, четыре подушки безопасности, кондиционер, подогрев сидений, аудиосистема, кожаный руль и др. Версия с механической коробкой передач стоит 515 500 рублей, с автоматической – 545 000 рублей.

Японская компания начала также продажи обновленного «Джимни». У модели слегка изменились экстерьер и интерьер. Компактный вседорожник получил капот и передний бампер иной формы, а также два варианта радиаторной решетки. В салоне покупатели обнаружат новую обивку сидений, узор которой напоминает рисунок протектора.

У автомобиля 85-сильный бензиновый мотор объемом 1,3 л и подключаемый полный привод. Базовый «Джимни» с 5-ступенчатой механикой стоит 745 000 рублей. Среди оборудования:

- электростеклоподъемники передних дверей
- центральный замок с ДУ
- кондиционер
- подогрев передних сидений
- антиблокировочная система
- фронтальные подушки безопасности
- передние противотуманки
- 15-дюймовые стальные колеса

ZAZ



«ЗАЗ-Шанс» с автоматической коробкой передач подорожал. К цене седана прибавили 21 000 рублей – теперь он стоит 420 000 рублей, а хэтчбек обойдется в 430 000 рублей.

Появился новый вседорожник



MITSUBISHI

Стали известны цены «Мицубиси-Аутлендер» нового поколения. Они стартуют с 969 000 рублей – за версию с 2-литровым (146 л.с.) бензиновым мотором, вариатором и передним приводом. В списке оборудования: антиблокировочная система, две фронтальные подушки безопасности, климат-контроль, передние электростеклоподъемники. Кроссоверы с более мощным, 167-сильным двигателем и приводом на все колеса обойдутся минимум в 1 309 000 рублей.

Первое время дилеры будут предлагать «Аутлендер» японского производства, чуть позже его выпуск наладят на заводе в Калуге.

ДЛЯ ДЕЛОВЫХ ВСТРЕЧ

«Мерседес» представил «Виано-Вип» – автомобиль-офис, в котором можно работать и проводить встречи. Для этого есть цифровое телевидение, «вай-фай», 32-дюймовый монитор, а из боковой панели выдвигается столик для ноутбука. Производитель обещает: благодаря усиленной шумоизоляции пассажиры забудут, что они находятся в автомобиле. Водительский отсек отделен двойной стеклянной перегородкой с электроприводом и шторкой.

Под капотом 258-сильный мотор объемом 3,5 л. А за безопасность отвечают различные системы – от противооткатной до адаптивной системы стабилизации, которая совмещает в себе антиблокировочную, противобуксовочную и систему экстренного торможения. Цена новинки – от 7 000 000 рублей.



MERCEDES-BENZ

Представляем комплектацию «офф-роуд»



CHEVROLET

«Шевроле-Нива» получила комплектацию Limited Edition (LE). Эта версия обойдется покупателям в 499 300 рублей, что на 26 300 рублей дороже исполнения LC, стоящего на ступеньку ниже. Автомобили в комплектации LE будут производить ограниченными партиями – по 60 штук в месяц. Выпуск лимитированной версии запустили 31 июля на заводе «Джи-Эм-АВТОВАЗ». Первые машины уже поступили к официальным дилерам.

В дополнение к оборудованию, доступному для «Нивы LC», версия LE получила:

- наружный воздухозаборник для преодоления водных преград
- штатные релинги от комплектации «Люкс»
- внедорожные шины Continental ContiCrossContact AT 215/65R16
- черные легкосплавные диски Kamelot Black
- кронштейн крепления лебедки (передний)
- защиту двигателя и редуктора переднего моста
- защиту заднего бампера с фаркопом (тягово-сцепное устройство)
- наружную антенну и кабель антенны

ПОДЕШЕВЕЛО!

Официальные дилеры марки проводят акцию – «Лада-Приора» с климатической системой стала доступнее на 25 000 рублей. АВТОВАЗ уточняет, что скидки действуют на все автомобили семейства «Приора» и предоставляются всеми дилерскими центрами. Правда, предложение действительно лишь до 30 сентября этого года.

Кроме того, на АВТОВАЗе решили увеличить сроки гарантийного обслуживания «Лады-Ларгус». Так, если на другие модели гарантия 36 месяцев или 50 000 км пробега, то для «Ларгуса» последнюю цифру увеличат до 100 000 км. А для комплектующих на заводе установили такие гарантийные сроки: амортизаторы – 24 месяца или 30 000 км пробега, аккумуляторные батареи – 24 месяца или 60 000 км пробега, элементы системы выпуска отработавших газов, в том числе каталитические нейтрализаторы, – 36 месяцев или 30 000 км пробега. Сравните: гарантия на эти же комплектующие для других «лад» составляет 12 месяцев или 35 000 км.

АВТОВАЗ





ПО ВАГОНАМ!

Руководитель отдела маркетинга компании «Формула 91» **Михаил Лезжов** рассказывает о наиболее популярных на вторичном рынке Московского региона минивэнах.

Прежде минивэны часто называли универсалами повышенной вместимости – УПВ. Термин довольно точно отражает основные достоинства этих машин – солидный внутренний объем и широкие возможности трансформации за счет складываемых (или съемных) сидений. При этом число мест не превышает восьми. Если сидений больше, это уже микроавтобус, требующий категории D в водительском удостоверении. Минивэны присутствуют в модельном ряду большинства марок. Доля этого класса в общем числе легковых автомобилей, продаваемых на торговых площадках «Формулы 91», – примерно 7%.

1 Лидер по количеству продаж – «Додж-Караван». Модель импортируется из США, так как в Европе она официально не продавалась. Как правило, это машины 2001–2004 годов выпуска, с пробегом 100–150 тыс. км. Оснащены автоматической коробкой передач в паре с двигателем 2,4 л (152 л.с.) или 3,3 л (182 л.с.). Прочие варианты встречаются нечасто. Комплектация также чисто американская: антиблокировочная система, кондиционер, подушки безопасности, велюровый салон, круиз-контроль и электропакет. Версии с климат-контролем встречаются редко. Этот вэн семиместный (два места во втором ряду, три – в третьем). Все сиденья регулируются отдельно, а при необходимости снимаются. Боковые двери сдвижные.

2 Номер два на нашей площадке – «Опель-Зафира». Чаще всего в продаже встречаются машины серии B, выпуска 2006–2008 годов, с пробегом 60–110 тыс. км. Около половины оснащены двигателем 1,8 л (140 л.с.), оставшаяся часть примерно поровну укомплектована дизельными двигателями 1,9 и 2,2 л и бензиновыми 2,0 и 2,2 л. Встречаются версии с механической, автоматической и роботизированной коробками передач. По компоновке салона модель аналогична «Каравану», однако регулируется только второй ряд: диван – целиком, спинки – по отдельности. При необходимости этот ряд складывается к первому, а третий убирается в пол. Большинство автомобилей на вторичном рынке были куплены новыми у российских дилеров, а потому комплектации попадаются самые разнообразные. В базовый набор входят антиблокировочная система, кондиционер, подушки безопасности и электропакет. Встречаются варианты с климат- и круиз-контролем, системой динамической стабилизации, подогревом сидений.

3 Хорошим спросом пользуется «Рено-Сценик». Как правило, это второе поколение 2005–2007 годов выпуска, с пробегом 60–100 тыс. км. Половина оснащена двигателем 1,5 л (100 л.с.), другая – 1,6 л (115 л.с.). Экземпляры с дизельным двигателем 1,9 л и бензиновым 2,0 л – редкость. Примерно 80% – с механической коробкой передач. В отличие от предыдущих моделей, «Рено» пятиместный, второй ряд сидений у него не складывается. Комплектации самые разные. В стандартное оснащение включены антиблокировочная система, кондиционер, подушки безопасности и электропакет. Есть на рынке модификации с климат- и круиз-контролем, датчиком дождя, велюровым салоном и подогревом сидений. Присутствуют как автомобили, купленные новыми у дилеров, так и б/у, привезенные из Европы.

4 Четвертое место по объему продаж занимает «Крайслер-Вояджер». В подавляющем большинстве случаев это машины 2002–2003 годов выпуска, прошедшие 90–180 тыс. км. Примерно 80% имеют автоматическую коробку передач в паре с бензиновым двигателем 2,4 л (152 л.с.) или 3,3 л (182 л.с.). Основная масса ввезена из США, но комплектация, не в пример аналогичному «Каравану», у «Вояджера» спартанская: кондиционер, круиз-контроль, центральный замок и гидроусилитель руля. Реже добавляются климат-контроль, антиблокировочная система, велюровый салон, электропакет. Кузов семиместный, третий ряд сидений убирается в пол, второй – складывается вперед. Боковые двери сдвижные.

5 Следующий в рейтинге – «Фольксваген-Шаран». С наибольшей долей вероятности вам попадется экземпляр, выпущенный в 2004–2007 годах, имеющий пробег от 80 тыс. до 170 тыс. км. В движение его приводит бензиновый 1,8-литровый двигатель (150 л.с.) либо один из дизельных – 1,9 или 2,0 л (140 л.с.). Машин с автоматической трансмиссией примерно столько же, сколько с механической. По конфигурации салона



МИНИВЭНЫ НА РЫНКЕ ПОДЕРЖАННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Марка и модель	Диапазон цен, тыс. руб.	Средний возраст, лет	Ожидание покупателя на площадке, дней	Рейтинг по объему продаж (место)
«Додж-Караван»	245–630	9	33	1
«Опель-Зафира»	295–650	6	41	2
«Рено-Сценик»	250–560	6	51	3
«Крайслер-Вояджер»	270–565	10	34	4
«Фольксваген-Шаран»	245–840	8	60	5
«Мазда-MPV»	320–760	10	26	6
«Киа-Карнавал»	287–900	6	38	7
«Фольксваген-Туран»	457–920	5	49	8
«Форд-Гэлакси»	280–1020	9	66	9-10
«Опель-Мерива»	280–490	5	19	9-10

автомобиль практически идентичен «Вояджеру», за исключением того, что последний ряд сидений не убирается в пол, а снимается. В базовую комплектацию входят кондиционер, электропакет, центральный замок, гидроусилитель, антиблокировочная система и подушки безопасности. Типичные опции – климат-контроль, система динамической стабилизации, круиз-контроль и велюровый салон. Происхождение машин разное: в наличии как купленные у дилеров, так и ввезенные из Европы.

6 Номер шесть – «Мазда-MPV». Большинство машин данной модели – это второе поколение, 2001–2004 годов выпуска, с пробегом 100–160 тыс. км и АКП. Машин с двигателями объемом 2,5 л (170 л.с) и 3,0 л (203 л.с.) встречается поровну. Иногда попадаются бензиновые 2,0 и 2,3 л, а также 2-литровый дизель. Основная часть MPV прибывает из США, а потому комплектация у них бюджетная, но возможны варианты с системой динамической стабилизации и климат-контролем. По конфигурации семиместного салона модель полностью аналогична «Вояджеру», кузов имеет сдвижные боковые двери.

7 «Киа-Карнавал» представлен в основном машинами 2004–2005 годов, с пробегом 80–140 тыс. км; 80% имеют АКП. Бензиновые 2,5-литровые (150 л.с.) и дизельные 2,9-литровые (144 л.с.) моторы встречаются одинаково часто. Салон семиместный, все сиденья регулируются отдельно, при необходимости снимаются. Боковые двери сдвижные. В обычную комплектацию входят: антиблокировочная система, кондиционер, подушки безопасности, велюровый салон, круиз-контроль и электропакет. Иногда встречаются версии с климат-контролем, системой динамической стабилизации, датчиком дождя, кожаным салоном, подогревом сидений.

8 «Фольксваген-Туран» в основной массе – 2006–2008 годов выпуска, с пробегом 70–130 тыс. км. Машин с автоматической и с механической трансмиссией в продаже поровну. Двигателей же может быть целая гамма: от бензиновых 1,4 и 1,6 л до дизельных 1,9 и 2,0 л. Автомобиль пятиместный. Сиденья второго ряда регулируются, складываются и снимаются каждое по отдельности. В базовом варианте «Туран» комплектуется климат-контролем, электропакетом, антиблокировочной системой, подушками безопасности и бортовым компьютером. Также бывают комплектации с системой динамической стабилизации, парктроником, CD-чейнджером, датчиком дождя и подогревом сидений. В продаже есть машины, импортированные из Европы или купленные в России у дилеров.

9 Замыкают наш рейтинг «Форд-Гэлакси» и «Опель-Мерива», поделившие между собой девятое и десятое места. Подержанные «гэлакси» произведены, как правило, в 2000–2005 годах и накатали 120–200 тыс. км. Около трети экземпляров снабжено автоматом. Самые распространенные машины – с дизельным двигателем 1,9 л либо с бензиновым 2,0 или 2,3 л. Встречаются экземпляры, приобретенные новыми в России, но все же основная масса ввезена подержанными из Европы. Кузов семиместный, сиденья второго ряда регулируются отдельно и при необходимости складываются, сиденья третьего ряда снимаются. Базовая комплектация включает кондиционер, электропакет, антиблокировочную систему, подушки безопасности. Встречаются машины с системой динамической стабилизации, климат- и круиз-контролем, подогревом сидений, датчиком дождя и парктроником.

10 «Опель-Мерива» – машины 2006–2007 годов выпуска, с пробегом 60–80 тыс. км. Наиболее популярные двигатели – бензиновые, 1,4 или 1,6 л, а также 1,3-литровый дизель (75 л.с.). Трансмиссия с равной вероятностью может быть автоматической или «ручной». Машина пятиместная, у сидений второго ряда спинка складывается в пропорции 60:40. В базе «Мерива» оснащается кондиционером, электропакетом, антиблокировочной системой и подушками безопасности. Из дополнительных опций упомянем датчик дождя и подогрев сидений. Основная масса автомобилей была куплена новыми. ЗР

МИСТЕР ФЕСТ

Как и одноименный киноперсонаж «Человека с бульвара Капуцинов», «Форд-Фокус» первого поколения до сих пор одна из самых популярных иномарок на вторичном рынке. Рецепт его молодости разгадывал **Максим Приходько**. Фото **Георгия Садкова**.



ФОКУС-ГРУППА

На наших просторах можно встретить машины в любых вариантах кузова, со всеми известными типами моторов и коробок. Легче выучить наизусть «Евгения Онегина», чем перечислить комплектации «Фокуса» в годы его молодости. Только официально в России продавалось восемь разновидностей двигателей. А ведь подержанными завозили к нам и американские модификации! Впрочем, даже при таком изобилии среднестатистический «Фокус» первого поколения на вторичном рынке – не что иное, как седан российской сборки с мотором 1,6 л, водительской подушкой, парой электростеклоподъемников и задними барабанными тормозами.

Запчасти на «Фокус» у нас встречаются едва ли не чаще, чем на тривиальные «Жигули». Исключение составляют «американцы»: некоторые агрегаты у них свои, запчасти от европейского собрата к ним не подходят. Починить машину не представляет труда. К вашим услугам не только дилерские станции, – а вдруг вы большой оригинал? – но и многочисленные неофициалы.

Наконец, самое главное – финансы. Стать обладателем подержанного автомобиля этой модели можно, располагая даже 150 000 рублей. Впрочем, купив авто за эти деньги, вы так и не поймете, чем восторгались его первые владельцы – настолько машина будет заезжена. Хорошо сохранившиеся экземпляры стоят от 300 000 до 370 000.

Для контрольной работы мы выбрали нечто среднее, приценившись к «Форду-Фокус» 2004 года с мотором 1,8 л. Его стоимость 258 000 рублей.

АВТОФОКУС

Спустя восемь лет со дня рождения «Фокус» первого поколения смотрится все еще свежо. Конкретно этот автомобиль сменил четверых хозяев, – посмотрим, как ему жилось. Увы, заводские приметы лакокрасочного покрытия остались лишь на крыше, все остальные детали перекрашивали часто и помногу. Особенно досталось задней левой двери, где толщина покрытия достигла 2148 микрон против конвейерных ста восьмидесяти!

О поликарбонатных фарах можно сказать лишь одно: они есть. «Отпескоструены» так, что никакая полировка не спасет, только замена. Разброс цен – от 1900 до 3500 рублей за каждую. Замок лючка бензобака сломан, ручки дверей разболтаны. Восстановление их упругости станет в 2000 рублей, крышка бака



потерпит. Заметна здоровенная трещина на ветровом стекле. Новое неоригинальное может стоить и 2000, и 5000 рублей (в зависимости от поставщика). Плюс примерно 3500 за вклейку. Еще одна безотлагательная статья расхода – колеса. Они годятся только для оформления собачьих площадок, хотя такие «формульные» баллоны – отличный повод снизить цену сразу тысяч на пятнадцать.

Салон сохранился лучше – захватанный обод руля не в счет, мы помним, что авто не новое. Подрулевые переключатели дышат, это родовая болезнь модели. Пока еще потерпят, но менять их все равно придется, а стоят они от 3500 рублей. Зато штатная двухдиновая магнитола поет до сих пор – вещь!

Теперь заглянем в моторный отсек. Вот и первый сюрприз! Крышка капота открывается не хитрым фордовским ключом, а... отверткой. Новый замок стоит 1200 рублей. К нему нужна личинка замка, но они продаются только в комплекте с новым ключом, а значит, добавьте еще 7000 рублей.

Наконец, самое главное – состояние днища. Объявленные владельцем 135 000 километров пробега заметнее всего снизу. В неприглядном виде

С определенных ракурсов видно, что у машины трудная судьба и богатое мелкими ДТП прошлое.



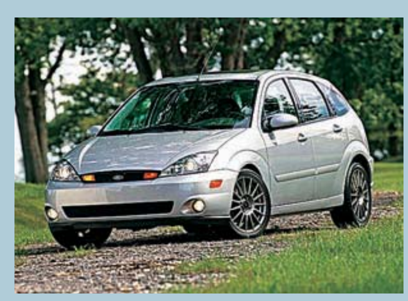
Бороздки единого ключа опасно сработались. Недалек тот день, когда он не сможет завести машину.

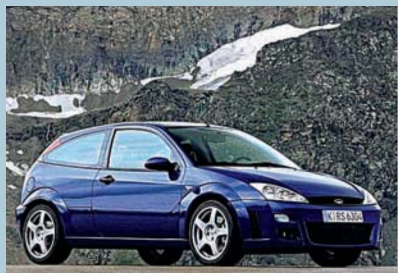
Стиль «нью-эдж». Новая грань прослеживается не только во внешности, но и в интерьере. Асимметричная центральная консоль и сегодня притягивает внимание.



НАША СПРАВКА

Первое поколение «Форда-Фокус» выпускали в Европе с 1998 года по 2005-й. В США развитие модели пошло своим путем: первое поколение, пережив серьезный рестайлинг в 2007 году, выпускалось там вплоть до прошлого года, параллельно обзаведясь оригинальным кузовом купе. С 2002-го модель стали производить в России: трех- и пятидверный хэтчбеки, седан и универсал. Машину комплектовали бензиновыми и дизельными моторами. Американские «фокусы» ввозили в самой популярной версии – с 2-литровым мотором и автоматической коробкой. В 2002 году европейская модель пережила небольшой рестайлинг. Добавилась пара моторов, изменилась светотехника и некоторые элементы декора, стали богаче комплектации. На базе первого «Фокуса» выпускали также спортивные варианты с обозначениями ST и RS.









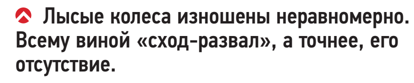


Аутентичные литые диски – единственный приятный бонус, который прикрывает тормозные суппорты гоночно-красного цвета.





Эту неприглядную картину можно увидеть только снизу. Имей картер защиту, ржавчину можно было бы удачно замаскировать.



Лысые колеса изношены неравномерно. Всему виной «сход-развал», а точнее, его отсутствие.

задняя многорычажная подвеска. Ее надо было перебрать уже давно – сайлент-блоки в ужасном состоянии. Вот, кстати, отчего задние колеса безнадежно облысели. Замена всех рычагов выльется в 20 000–25 000 рубликов плюс работа. Да плюс 2000 на «сход-развал», иначе – прощай, отточенная управляемость, и здравствуй, неравномерный износ шин. А ведь еще надо будет потратиться на смену масла и ремня ГРМ с роликом.

На этом фоне устранение небольшой течи антифриза в районе термостата и проблемный адсорбер мы расценили как пресловутый сектор «Приз» на барабане Поля телечудес. Вот она, обратная сторона славы! Каждый из предыдущих хозяев выжимал из «Фокуса» все соки, спихивая регламентные работы и техобслуживание на преемников. Золотое правило для популярных моделей: выбирая первый «Фокус», избегайте машин с коммунальным прошлым!

ФОКУСНОЕ РАССТОЯНИЕ

Располагая таким обширным списком выявленных проблем, от пробной поездки чудес не ожидали. «Фокус» завелся, поехал – и то хорошо. Напомним, что за машину просили 258 000 рублей, однако этих денег она явно не стоит.

По самым скромным подсчетам, только на запчасти и комплект колес потребуется не меньше 80 000 рублей. Продавец был готов скинуть максимум 35 000–40 000. Первое поколение «Фокуса» никак не тянет на редкий коллекционный экземпляр, так что осмотренную машину мы не купили. Впрочем, не исключаем, что этот серебристый седан обретет пятого по счету хозяина: уж больно красив. ЗР

Благодарим за помощь «Суперавтомаркет «Формула 91».

СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ НОВЫХ ЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ FORD FOCUS в Московском регионе, руб.

Крыло: переднее/заднее	4800/6500
Ветровое стекло	6000
Замок капота	1200
Передняя панель	10 900
Фара	1900
Бензонасос	6700



SELECTED

СЕРТИФИЦИРОВАННЫЕ АВТОМОБИЛИ С ПРОБЕГОМ



Программа **Jaguar Land Rover Selected** предлагает комфортные условия приобретения автомобиля с пробегом у официальных дилеров **Jaguar** и **Land Rover**.
Все автомобили, допущенные к участию в программе, сертифицированы для российского рынка, обслуживались у официального дилера и прошли жесткий отбор по критериям компании-производителя. Гарантирована юридическая чистота каждого предложения. Для каждого автомобиля проведена полная предпродажная подготовка.

- **Богатый выбор моделей и модификаций**
- **Сервисная книжка с регистрацией всех проведенных регламентных работ**
- **Уникальная услуга «Защита от поломок» в течение 12 месяцев / 30 000 км с момента покупки***
- **Программа помощи на дорогах для каждого автомобиля****
- **Индивидуально подобранные программы кредита или лизинга*****
- **Специальные страховые программы*****
- **Выгодные условия трейд-ин для постоянных клиентов**

Ниже представлены некоторые автомобили Jaguar Selected и Land Rover Selected:



XKR	
Год выпуска	2009
Двигатель	5.0 бензин
Пробег	6 268 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Купе
Цвет кузова	Серый
Цена	**3 180 000 руб.********



XJ	
Год выпуска	2011
Двигатель	3.0 бензин
Пробег	17 300 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Стандартная колесная база
Цвет кузова	Черный
Цена	**3 200 000 руб.********



XJ	
Год выпуска	2010
Двигатель	5.0 бензин
Пробег	18 300 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цвет кузова	Серый
Цена	**3 200 000 руб.********



XF	
Год выпуска	2011
Двигатель	3.0 дизель
Пробег	13 728 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цвет	Черный
Цена	**1 886 000 руб.********



XF	
Год выпуска	2011
Двигатель	3.0 дизель
Пробег	10 043 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цвет кузова	Белый
Цена	**2 049 000 руб.********



Range Rover	
Год выпуска	2011
Двигатель	4.4 дизель
Пробег	14 860 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Заказной
Цена	**3 400 000 руб.********



Range Rover Sport	
Год выпуска	2010
Двигатель	5.0 бензин
Пробег	48 401 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Черный
Цена	**2 599 000 руб.********



Discovery 4	
Год выпуска	2011
Двигатель	2.7 дизель
Пробег	25 600 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Золотистый
Цена	**2 150 000 руб.********



Freelander 2	
Год выпуска	2010
Двигатель	2.2 дизель
Пробег	23 113 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Красный
Цена	**1 399 500 руб.********



Defender	
Год выпуска	2011
Двигатель	2.4 дизель
Пробег	7 081 км
Трансмиссия	МКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Черный
Цена	**1 573 600 руб.********

Постоянно обновляемый список актуальных предложений по программе **Jaguar Land Rover Selected** смотрите на сайтах **selected.jaguar.ru** и **selected.landrover.ru**

Выберите Ваш автомобиль сегодня! Приобщайтесь к британской легенде!

* Страховая услуга предоставляется ОСАО «Ингосстрах», лицензия Федеральной службы страхового надзора на осуществление страхования С № 092877 от 26.12.2005 г.

** Программа помощи на дорогах осуществляется в партнерстве с ООО «Европ Ассистанс СНГ», лицензия № ЛО-77-01-002266 от 19.02.2010 г.

*** Партнеры программы Land Rover Finance: ВТБ 24 (ЗАО), генеральная лицензия ЦБ РФ № 1623, ЗАО «ЮниКредит Банк», генеральная лицензия ЦБ РФ № 1, ОСАО «Ингосстрах», лицензия Федеральной службы страхового надзора на осуществление страхования С № 092877 от 26.12.2005 г.

**** Информация по представленным в настоящем рекламном объявлении автомобилям актуальна на 30.07.2012 г. Обращаем внимание на то, что к моменту Вашего обращения к дилеру какие-либо из представленных автомобилей могут быть проданы. Для получения точной информации о наличии моделей с требуемой комплектацией, техническими характеристиками и цветовыми сочетаниями, а также точной стоимости автомобилей, пожалуйста, обращайтесь к официальным дилерам Jaguar и Land Rover.

На правах рекламы.

ТРИ ВИТКА ПЕРЕД ПОСАДКОЙ

Подходит к концу пятилетняя служба «Хёндай-Гетц» в редакции. За это время он пробежал под управлением **Алексея Воробьева-Обухова** и **Михаила Колодочкина** расстояние в три с лишним земных экватора. И вот итог этих странствий.



HYUNDAI GETZ

- Изготовитель – «Хёндай мотор компани», Республика Корея
- Год выпуска – 2006-й
- В эксплуатации «За рулем» – с марта 2007 года
- Пробег на момент отчета – 122 000 км
- Предыдущие публикации в журнале – 2007, № 8; 2008, № 11; 2009, № 9; 2010, № 6; 2011, № 9

ОЦЕНКА ЗА ПОВЕДЕНИЕ

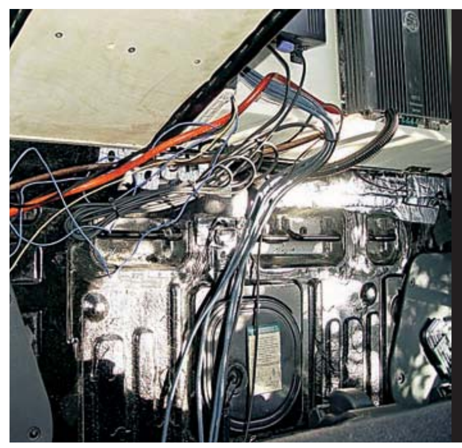
Какие же сюрпризы преподнес корейский трудяга на протяжении 122 000 км? Их было на удивление мало. Если исключить рутинные процедуры – замены приводных ремней (один раз!), лампочек, фильтров, свечей, тормозных колодок, – то упоминания достойны разве что потекшие на подходе к 100 тысячам задние амортизаторы да отказавший в последнюю зиму родной аккумулятор. А единственной серьезной неисправностью, заставившей вызывать эвакуатор, стал развалившийся на 106-й тысяче выжимной подшипник. При этом само сцепление даже не имело видимого износа, но, «чтобы два раза не ходить», заменили весь комплект.

Сейчас беспокойство вызывает состояние подвески: появившиеся при пробеге 90 тыс. км стуки постепенно усиливаются. Но явных люфтов в шарнирах, ступицах и сайлент-блоках пока не замечено.

За прошедшие годы радиатор кондиционера основательно забился мушками и дорожной грязью, что привело к отключению климат-контроля. Проведенная изнутри мойка с помощью аппаратов высокого давления частично исправила ситуацию: кондиционер вновь работает. Однако не так, как раньше, – очевидно, требуется более тщательная промывка с демонтажом радиатора.

Надо сказать, что маленькой машине и повезло, и нет: почти всю жизнь она провела в одних руках, но постоянно возила канистры с бензином, маслом и прочими жидкостями для подготовки журнальных материалов. Вдобавок по не самым лучшим дорогам. Честно говоря, нагружали мы «Гетц» часто битком. Нехорошо, конечно, но такова работа в отделе экспертиз. Однажды на питерской трассе это обернулось грыжей на переднем колесе. Удивительно, но факт: остальная штатная резина «Хэнкук» (конечно, с учетом зимней «сменки») еще не требует замены!

На этом можно было бы поставить точку, но служба в отделе спецпроектов и экспертиз изначально предполагала испытания всевозможных новинок из рубрики «Компоненты». И вот что пришлось пережить нашему трудяге.



При установке музыкальной системы сложнее всего было справиться с клубком проводов и кабелей, соединяющих головное устройство с усилителем и процессором в багажнике.



Вот что стало с выжимным подшипником, оказавшимся самым слабым звеном в сцеплении.



Ноу-хау российской фирмы – омыватель ветрового стекла CWS – оцениваем как весьма полезное. Дарим будущему покупателю «Гетца».

МУЗЫКАЛЬНЫЕ ИСТОРИИ

Первым делом «корейцу» пришлось посещать… уроки музыки. Цикл редакционных статей, посвященных ресиверам, сабвуферам и прочим атрибутам «звучащего» авто, требовал подопытного кролика – тут-то и появился «Гетц». Молодой коллега увлеченно принялся экспериментировать…

Оглядываясь назад, скажем, что эффект подобных переделок оказался двояким. К качеству звука претензий не было, однако за него пришлось заплатить доброй половиной и без того скромного багажника, в котором расселся сабвуфер. Кроме того, после установки в двери крутых динамиков и изготовления подиумов под них выяснилось, что перчаточно-вещевой

ящичек больше не желает полностью открываться при закрытых дверях. А извлечение запаски превратилось в целый ритуал: доступ к ней перекрыли усилитель и аудиопроцессор. Музыкальный гуру заверял, что ради хорошего звука можно пожертвовать удобством, но до конца не убедил.

Бесспорным плюсом данного эксперимента стала отличная шумоизоляция салона по кругу.

Через некоторое время «корейцу» пришлось превратиться из музыкального «манекена» в противоугонный. Он то и дело обрастал разного рода камерами, датчиками, радиомаячками, иммобилайзерами и иными средствами самообороны. Они, в отличие от «музыки», последствий почти не оставили. Разве что крошечные отверстия в вертикальных накладках у ветрового стекла напоминают, что когда-то здесь крепились объективы видеокамер, сообщавших в прямом эфире обо всем происходившем в салоне. В конце концов сработал принцип разумной достаточности: заботу о сохранности «Гетца» возложили на нештатный иммобилайзер. К счастью, ни одна антиобщественная личность не покушалась на маленький автомобиль, а чем старше он становился, тем призрачнее казался риск угона.

Из прочей электроники отметим радар-детекторы: с ними «Гетц» знакомился постоянно. Были и длительные заезды по мерным дорожкам Питера, и совсем свежие испытания изделий, научившихся, наконец, выявлять вредную «Стрелку». «Хёндай» заставили даже притворяться нарушителем закона: мы старательно камуфлировали его номерные знаки разного рода сетками и накладками, коих на рынке множество, – выясняли, как на эту ерунду реагируют фоторадарные комплексы.

Последнее (надеемся!) электронное приключение «Гетца» вновь оказалось музыкальным. Приемник вдруг противно захрипел – и немудрено: оказалось, с крыши исчезла штатная антенна. Отгнила и отлетела где-то на просторах Владимирской области...

С той антенной, кстати, был забавный случай. Попавший в пробку на Ленинградке молодой коллега вышел из машины поразмяться, хлопнул дверью... и механический блокиратор замков щелкнул и оставил водителя на 30-градусном морозе. Мало того, именно в этот момент пробка подала признаки жизни! Коллега не растерялся – отвинтил антенну и через щелочку в проеме бокового стекла дотянулся до кнопки стеклоподъемника.



Как только в стране прописались камеры видеофиксации, в магазинах появились всякие сеточки-рамочки, якобы делающие номера нечитаемыми. «Гетц» на своем примере доказал: камеры сильнее!

«Мобильный глаз» стоял на «Гетце» недолго, но пару раз успел вовремя предупредить об опасном сближении.

Дальние экспедиции порой загоняли «Гетц» в такие вот каменные лабиринты. Но выход всегда удавалось найти.

ИМПЛАНТАЦИЯ РАЗУМА

Самой яркой страницей в трудовой биографии «Гетца» стала, пожалуй, установка системы MobiEye, распознающей с помощью видеокамеры уменьшение безопасной дистанции до впереди идущего авто, появление пешеходов, невольный (то есть без включения поворотника) уход с полосы движения. Штука показалась весьма полезной, но, увы, дорогой. Мы вернули ее изготовителю – и «Гетц» снова ослеп.

А вот омыватель ветрового стекла CWS, разработанный московским «Бюро инновационных технологий», так и остался на поводках стеклоочистителей. Когда нам его устанавливали (это было осенью), возникли сомнения: а не загустеет ли жидкость в тонких длинных трубочках в морозные дни настолько, что вообще перестанет прокачиваться к форсункам? Напрасно волновались: с наступлением холодов струйки хотя и сникли, но благодаря их выходу непосредственно у щеток жидкость все равно попадала куда надо и размазывалась дворниками по стеклу. Штатные форсунки в этих же условиях были способны лишь оросить капот.

Довелось «Гетцу» стать носителем еще одного инновационного устройства: речь о маячках GPS-GSM, позволяющих отследить местоположение автомобиля по координатам, посылаемым в виде СМС-сообщений на телефон владельца. И в этом случае только длительная эксплуатация позволила выявить достоинства и недостатки систем. Так, с января 2011 года, когда маячки установили в автомобиль, в M10 компании «Старлайн» пришлось уже дважды менять батарейки. При том что был установлен очень экономичный режим: авторизация в Сети раз в шесть часов и отправка сообщения раз в десять дней. А вот SOBR-Chip 01 от «Веги-Абсолют» до сих пор исправно выходит на связь на первом комплекте батареек!

Мы поразмышляли над причинами столь большой разницы в экономичности и пришли к выводу: все дело в месте установки. Для M10 изготовитель требует чистого неба над головой, не закрытого металлическими панелями. А где найдешь такое в автомобиле? Разве что под задней полкой или пластиковой обшивкой торпедо. Но здесь летом температура достигает 60 градусов и более (кстати, это мы тоже проверяли на «Гетце» в ходе экспертизы противосолнечных шторок). Видимо, нагрев и убивает батарейки. А SOBR ловит сигналы со спутников даже из недр автомобиля, потому не подвергался прямому воздействию солнца.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ HYUNDAI GETZ

(0–122 000 км), руб.

Расходы на содержание (0–100 000 км)	236 559
Из них на бензин	184 310
Расходы на содержание (100 000–122 000 км)	56 840
Из них на бензин (А92, средний расход – 8 л/100 км)	49 280
Масляный фильтр	140
Моторное масло 0-W40, синтетика (4 л)	3400
Лампа Н4	140
Лампа 5 Вт (2 шт.)	40
Свечи (4 шт.)	370
Воздушный фильтр	140
Салонный фильтр (комплект)	330
Сцепление Valeo, комплект	3000
Общие расходы (0–122 000 км)	293 399
Стоимость 1 км пробега	2,41



Всего 5 км в сторону от федеральной трассы – и полное запустение. Увы, таких картин «кореец» насмотрелся вдоволь.

ЧТО ЕЩЕ?

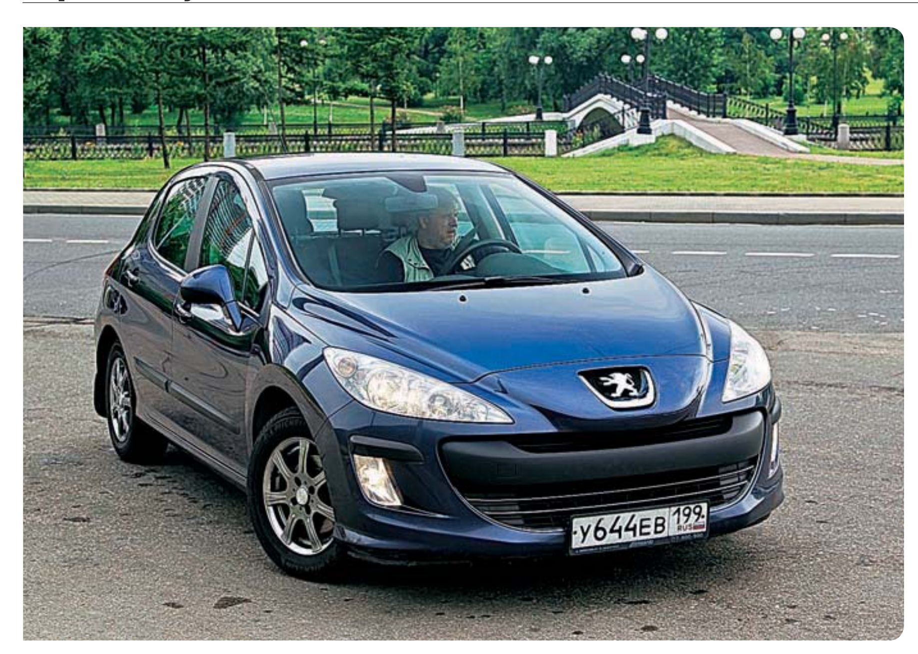
Если не брать в расчет просто перевозимые грузы, то «Гетц» повидал на своем борту много интересных штучек. Это всевозможные видеорегистраторы, преобразователи напряжения, ионизаторы воздуха, щетки стеклоочистителей самых разных фирм и видов. Его мыли с десяток автономных моек, бока полировали разными, в том числе и «нано»-, препаратами. Салон чистили подопытными пылесосами, шины накачивали проверяемыми компрессорами, под колеса подкладывали противобуксовочные коврики, а ввысь поднимали домкратами всех мастей. И наконец, днем он теперь смотрит на мир узкими щелками дневных ходовых огней. Что еще? А это будет решать уже новый владелец. Удачи ему и «корейцу»! ЗР



Типичное занятие одного из авторов: наполнить кучу канистр дрянным (а может, и хорошим) бензином и отвезти их на «Гетце» в питерскую лабораторию.

В БРАКЕ ЗАКОННОМ И НЕЗАКОННОМ

Сергей Канунников



PEUGEOT 308

- Изготовитель – «Пежо», Франция
- Год выпуска – 2008-й
- В эксплуатации «За рулем» – с мая 2008 года
- Пробег на момент отчета – 70 000 км
- Предыдущие публикации в журнале – 2008, № 9; 2009, № 4, 9, 11; 2010, № 6; 2011, № 11

Мы давно притерлись, знаем повадки и особенности друг друга. Я стараюсь обращаться с «француженкой» деликатно, терплю ее капризы. Она тоже работает как может. Конечно, ее поведение далеко от идеала. Но по-другому и не бывает. Перечитайте Флобера...

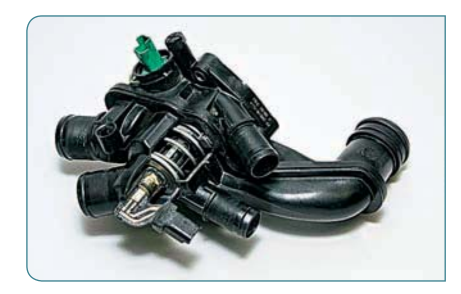
Летнее утро было вполне щадящим, но днем явно ожидалась жара. К счастью, кондиционер отказал еще на стоянке, дав целый день на поиск и устранение неисправности. Проверив предохранители и контакты в доступных цепях, поломку не нашли. Пришлось ехать на СТО. С помощью компьютера неисправность обнаружили быстро: отказал термостат – приоткрывался чуть меньше, чем хотелось бортовому компьютеру, который от греха подальше отрубил кондей при пробеге чуть больше 61 000 км.

На станции термостата не нашлось, купили в магазине за 3000 руб. Но ставить все равно пришлось у мастеров: машину-то они уже распатронили. Попутно выяснили, что пора снова менять передние тормозные колодки. Это удивило даже больше, чем термостат. Первый комплект отходил 40 000 км – показалось, маловато. Второй, установленный на фирменном сервисе, – 21 000 км! Сервисмены пожимали плечами: «Запчасти берем в одном и том же месте». Может, и так. Но это больше похоже на незаконный брак...

Термостат – самая серьезная, но не единственная неисправность за последние 20 000 км. На 57-й тысяче стал подтекать один из задних амортизаторов. Конечно, можно было еще поездить, но предстояла дальняя дорога с солидной загрузкой, поэтому поменяли пару. Заодно в ходе самостоятельного ТО заменили растрескавшийся ремень генератора, одну из подушек двигателя и, разумеется, масло и фильтры.

Кстати, еще одна особенность нашего «Пежо» – невеликий, но заметный расход масла. В среднем на 5000 км уходит 500–700 мл. Из разговоров с сервисменами и владельцами 308-х понял: мой автомобиль не исключение. В целом ничего криминального, но на фоне большинства редакционных машин как-то странно.

А в общем, живем неплохо! И даже стоимость километра пробега заметно снизилась: недотягивает до 4 руб. Отчасти из-за меньшего расхода топлива – сказалось обилие дальних поездок. А на шоссе даже на приличной скорости и с загрузкой (трое плюс вещи) расход держится на отметке 6,2–6,3 л/100 км. Но в основном стоимость эксплуатации упала из-за того, что СТО теперь посещаю в самых крайних случаях. Обслуживает автомобиль наш техцентр. Известно, готовить дома куда выгоднее, нежели ходить в ресторан. Те, кто состоит в браке, знают. ЗР



Современный термостат – сложное и недешевое устройство. Снятый узел мы разрезали, чтобы изучить повнимательнее.

Амортизаторы, ремень, подушка двигателя прошли 56 000 км. Второй комплект колодок – чуть больше 21 000 км.



РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ PEUGEOT 308 (0–70 000 км), руб.

Расходы на содержание (0–50 000 км)	**205 203**
Из них на бензин	121 207
Расходы на содержание (50 000–70 000 км)	
Замена термостата и тормозных колодок	5780
Термостат	3000
Передние тормозные колодки	3956
Щетки стеклоочистителей	1800
Задние амортизаторы	9400
Наружный ремень	1040
Моторное масло	1400
Подушка двигателя	980
Фильтры (масляный, воздушный, салонный)	1570
Бензин А95 (средний расход – 7,8 л/100 км)	42 120
Общие расходы (0–70 000 км)	**276 249**
Стоимость 1 км пробега	**3,95**

НЕ КИПЯТИСЬ!

Так ли просто приобрести качественную и безопасную тормозную жидкость – на долив или под замену? Несмотря на обилие самых разных флакончиков в магазине (а может, как раз ввиду их изобилия), это становится непростой задачей, убедились **Алексей Воробьев-Обухов** и **Михаил Колодочкин**.



Такой прибор оценит степень увлажненности ТЖ и выдаст сигнал о необходимости ее замены. При одном условии: изначально его необходимо настроить по эталонному образцу конкретной жидкости и ни в коем случае потом не трогать! То есть не давать попользоваться соседу по гаражу, поиграть ребенку и т. д. Иначе восстановить калибровку удастся лишь при наличии запаса той самой тормозухи в плотно запечатанном флаконе.

Пересекая страну «с южных гор до северных морей» в ходе экспертизы бензинов, грех было заодно не оценить ассортимент товаров в магазинчиках при АЗС. Тогда-то и родилась мысль погоняться сразу за двумя зайцами – с прицелом на будущий тест тормозных жидкостей. Так и сделали.

Сегодня купить жидкость для гидропривода не проблема. Нужно только заглянуть в «букварь», прилагаемый к машине, дабы выяснить, какую именно рекомендует производитель (к примеру, DOT 4), после чего выбрать понравившийся флакончик. Таких мы легко набрали почти два десятка – отечественных и зарубежных. Обезличенные образцы передали в специализированную лабораторию на испытания физико-химических свойств. Кроме того, решили оценить внешний вид приобретений, их массу или объем (у кого что заявлено), а также проверить электропроводность.

Тем, кому нюансы неинтересны, сообщаем сразу: лишь 10 образцов не вызвали никаких вопросов ни у нас, ни у экспертов. Выбирайте на фото продукт, избежавший замечаний, – и в магазин. Остальным же предлагаем подробности. ЗР

☑ ОБРАЗЦЫ СТОЯТ В ПРОИЗВОЛЬНОМ ПОРЯДКЕ

1 Castrol

Заявленный производитель «ВР Европа»

Абсолютная точность дозировки внушила уверенность, что и остальные технологические процессы столь же четко выверены. И вправду: все показатели в норме, причем с запасом. Удивило лишь то, что флакон не запаян фольгой.

2 EXTRA

Заявленный производитель ПКФ «ПРОМПЭК», Россия

Недолив 27 г можно и простить, но на морозе жидкость густеет сильнее, чем допускают нормативы. Пройдет ли такое превышение вязкости без последствий для езды?

3 FELIX Professional

Заявленный производитель «Тосол-Синтез-Инвест», Россия

Здесь недолив уложился в 3%, что допустимо по ГОСТ 8.579-2002. Вязкость на холоде превышена совсем незначительно. Так что не будем бросать камень в отечественного производителя.

4 Hi-Gear HG7044

Заявленный производитель Hi-Gear Products, США

Идеально точная фасовка. Все показатели в норме, а температуры совпадают с установленными пределами почти до градуса. Так и хочется спросить про запас прочности, но неудобно цепляться к качественному продукту.



ЧЕМ МЫ ТОРМОЗИМ

Мы проверили и честность производителей. Оказалось, не зря: одни великодушно настроили фасовочные автоматы на заливку «с бонусом», другие пожадничали, недодав до 10% товара! Впрочем, мы всегда считали: уж лучше недолив, чем разбодяживание. Увы, две тормозухи на морозе загустели почти вдесятеро сильнее допустимого! Продавите вы такую педаль или нет, не знаем. И даже не комментируем, к чему может привести проваленная на 15° температура кипения!

Как обычно, результаты исследований относятся не к торговой марке в целом, а только к тем образцам, которые мы выборочно купили на редакционные средства как обыкновенные покупатели. Наше мнение о каждом изложено в подписях. Те, кому интересны конкретные показатели, найдут их в таблице, где жидкости расставлены в алфавитном порядке. Цены решили не приводить: в этот раз они гуляли от 110 до 560 рублей за литр, причем под влиянием не только именитости бренда, но и места продажи. Чем круче считает себя магазин, тем грознее ценник... Поэтому не удивляйтесь, если один и тот же товар в разных местах продают с двукратным разбросом стоимости.

Любопытна строка в итоговой таблице о запайке флаконов фольгой под пробкой. Это, во-первых, улучшает герметичность (очень важно для гигроскопичных тормозных жидкостей), а во-вторых, затрудняет то самое разбодяживание на местах. Но без фольги оказались продукты таких мэтров, как Castrol или, скажем, Mobil! Не иначе у «великих» свой взгляд на впитывание воды...

7 NIAGARA

Заявленный производитель ПКФ «НИАГАРА», Россия

Видимо, изготовителя подвела недолитая чертова дюжина граммов: температура кипения увлажненной жидкости провалена на 10°. А вязкость на морозе возрастает настолько, что о требованиях стандарта и вспоминать неудобно.

5 LUXE Green Line

Заявленный производитель «Делфин Индастри», Россия

Все физико-химические показатели этой тормозной жидкости в норме, за исключением... массы. Ну как, простим «испарившиеся» 22 г?







8 Pentosin Super

Заявленный производитель Deutsche Pentosin-Werke, Германия

Отличные показатели с солидным запасом по нормативам DOT 4. И маленький бонус – 3 мл бесплатно. В качестве ложки дегтя – не запаянное фольгой горлышко.

6 Mobil

Заявленный производитель ExxonMobil Lubricants & Specialties, ЕС

Все обещанные 500 мл на месте, все градусы там же, все сантистоксы выдержаны. Что тут добавить? Только пожалеть, что горлышко не запаяно фольгой. Похоже, у именитых производителей это в порядке вещей.



Почему у тормозной жидкости со временем меняется цвет?
В процессе работы происходит сильный нагрев и окисление жидкости. Это приводит к потемнению продукта. Вторая причина – взаимодействие с резиновыми деталями при высокой температуре. И третья – попадание продуктов коррозии и износа.

Взаимозаменяемы ли современные тормозные жидкости?
Идеальный вариант – не мешать одну с другой. О древних жидкостях типа БСК (смесь бутилового спирта и касторового масла) речь вообще не идет. Но и современные ТЖ отличаются друг от друга: скажем, DOT 5 делают на силиконовой основе (SBBF), а DOT 3, DOT 4, DOT 5.1 – на гликолевой (NSBF), а точнее, на смеси гликолей и их эфиров. Такая жидкость не смешивается с силиконовой. Гликолевые жидкости DOT 3, 4, 5.1 между собой смешивать можно, но никто не проводил эксплуатационных испытаний таких смесей. Если производитель на этикетке указывает, что данная жидкость смешивается с другими качественными составами той же классификации, то он тем самым принимает на себя гарантийные обязательства.

Можно ли в современном авто использовать, скажем, DOT 3?
Известны случаи, когда автоспортсмены вынуждены были заливать в тормозной бачок даже воду. Конечно, это допустимо лишь в безвыходной ситуации, когда требуется просто доехать любой ценой, пусть медленно. Так и здесь: подобная замена оправданна разве что в критической ситуации – если забыть при этом про скорость. Температура кипения DOT 3 ниже, чем у DOT 4, а конструкторы в стремлении уменьшить размеры тормозных механизмов закладывают всё более высокие допустимые температуры. Совет: применяйте только тот сорт ТЖ, который указан производителем автомобиля.

Почему тормозные жидкости, как правило, не имеют одобрения заводов-изготовителей автомобилей? О чем говорят надписи *DOT*?
К сожалению, надписи *DOT*, как правило, ни о чем не говорят. Производители заявляют, что их жидкости соответствуют стандарту американского департамента транспорта FMVSS 116 DOT 4, но ни на одной упаковке нет ссылок на одобрение, к примеру, «Фольксвагеном» или «Фордом». Все автокомпании указывают лишь требование соответствия стандартам DOT, SAE, ISO или JIS. Чтобы подтвердить реальное соответствие жидкостей этим стандартам, необходимо провести полный комплекс испытаний в сертифицированной лаборатории (например, ABIC, США). Но, в отличие от тех же масел, это экономически невыгодно, поскольку объемы потребления ТЖ гораздо скромнее масляных.

Обычно сервисная книжка предписывает замену ТЖ каждые 60 тыс. км. Насколько это необходимо?
Тормозные жидкости гигроскопичны, а потому со временем температура их кипения падает. Через два-три года она снижается примерно до 150–170 °С, что может вызвать появление воздушных пробок и, в итоге, отказ тормозной системы. У «увлажненной» жидкости в зимнее время также резко увеличится низкотемпературная вязкость. Повысится в присутствии влаги и коррозионная активность. На худой конец следует хотя бы подливать свежую ТЖ.


ЛЁД
ПО ВКУСУ!



LTHS100 позволяет определять температуры кипения «сухой» и «увлажненной» жидкостей.



Криотермостат с вискозиметром для определения кинематической вязкости ТЖ. Стеклянная изогнутая трубка – капиллярный вискозиметр.



Mettler Toledo – pH-метр, используется для определения показателя активности ионов водорода.

10 SINTEC Euro

Заявленный производитель	«Обнинскоргсинтез», Россия

Интересно, что на упаковке приведены значения температур кипения, существенно превышающие требования стандарта. А реально и они превышены! Отдельное спасибо за бесплатный грамм отличного продукта.



9 ROSDOT 4 Life Safety

Заявленный производитель	«Тосол-Синтез-Инвест», Россия

Все замечательно, эта жидкость не подведет, и слова о безопасности ей к лицу. Правда, по российской традиции недолито 11 г, но это в пределах допустимого по закону. Словом, зачет!



11 SINTEC Super

Заявленный производитель	«Обнинскоргсинтез», Россия

Здесь с обещанными температурами на флаконе немного погорячились. Но по сравнению с требованиями стандарта всё более чем в порядке, есть даже заметный запас. Нехватка 3 г, конечно же, простительна.

12 TCL

Заявленный производитель	Tanikawa Yuka Kogyo Company, Япония

Все параметры в норме. Правда, по температуре кипения «увлажненной» жидкости запаса нет. Зато есть лишние 6 мл – на пролив при доливе. Горлышко не запаяно.

14 TUTELA TOP 4

Заявленный производитель — Petronas Lubricants, Италия

Ну зачем же обещать невыполнимое – кипение при 300 °С? Ведь и так все замечательно, а по температуре кипения «увлажненной» жидкости эта и вовсе рекордсменка! Фасовка тютелька в тютельку.

13 TOTAL HBF 4



Заявленный производитель — Total Lubrifiants, Франция

Удивительно – как попала к нам банка без единой русской буквы на этикетке? Но если говорить о параметрах, то все они в норме, причем с большим запасом. Вдобавок это самая легкотекучая на морозе жидкость. Да еще и 4 мл сверху – отлично! Но горлышко не запаяно.



15 UNiX «Дзержинская»

Заявленный производитель — ПКФ «СВ-Хим», Россия

Нельзя же так, господа бизнесмены! Температура кипения «увлажненной» жидкости провалена на 11°, вязкость на морозе превышена в 10 раз. Да еще и 13 г не хватает.

16 VITEX

Заявленный производитель — ПКФ «Промкомплекс», Россия

Что сказать хорошего? В «увлаженном» состоянии эта жидкость закипит на 4° раньше положенного, на морозе она вдвое гуще, чем следует. И наконец, где наши оплаченные 30 г?



ЧТО И ЗАЧЕМ ПРОВЕРЯЛИ

Температура кипения «сухой» жидкости. Определяет работоспособность исходной жидкости без образования воздушных пробок в тормозных системах с высокими температурами эксплуатации. Более высокая температура кипения «сухой» жидкости косвенно говорит о более длительном допустимом периоде замены ТЖ.

Температура кипения «увлажненной» жидкости. Показывает, какой будет температура кипения в конце периода эксплуатации ТЖ (примерно через полтора-два года). Это минимальный показатель, при котором тормоза работают исправно. При дальнейшем «увлажнении» (или несоответствии этого показателя требуемому) начнется образование воздушных пробок, педаль станет проваливаться в пол – верный путь к ДТП…

Кинематическая вязкость при 100 °С. Ограничивает использование более жидких компонентов для гарантии определенного гидравлического сопротивления и исключения возможных протечек в местах уплотнений и стыков тормозной системы.

Кинематическая вязкость при –40 °С. Максимум вязкости, при котором тормоза обеспечивают безопасность езды. За ним ТЖ становится очень вязкой, из-за высокого гидравлического сопротивления не удастся быстро продавить педаль.

Показатель активности ионов водорода: pH. Среда бывает кислая, нейтральная или щелочная. Кислая среда не допускается: ее наличие чревато коррозией. Щелочная же вредна для резины. Производитель подбирает pH от нейтрального до слабощелочного, чтобы достичь максимальной совместимости жидкости с материалами тормозной системы.

Электропроводность. Параметр не нормируется, но часто измеряется при экспресс-анализах ТЖ. Принцип прост: электропроводность «сухой» жидкости при добавлении воды увеличивается. Внимание: исходная электропроводность у всех ТЖ разная! Стало быть, чтобы использовать специальный тестер для проверки ТЖ, нужно либо иметь в запасе запечатанный флакончик с точно таким же содержимым, либо, залив свежую в бачок, тут же измерить и записать на память значение ее электропроводности.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ И ИСПЫТАНИЙ ТОРМОЗНЫХ ЖИДКОСТЕЙ DOT 4

Показатель (норматив)	Номер образца																		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Температура кипения «сухой» жидкости, °С (не менее 230)	265	254	260	231	255	256	236	262	260	265	246	264	274	277	238	250	238	219	254
Температура кипения «увлаж.» жидкости, °С (не менее 155)	171	162	160	155	160	159	145	176	165	176	164	155	167	192	144	151	140	146	158
Кинематическая вязкость при 100 °С, сСт (не менее 1,5)	2,3	2,3	2,2	1,9	2,0	2,1	2,4	2,2	2,3	2,4	2,6	2,1	2,2	2,5	2,4	2,3	2,2	1,8	2,1
Кинематическая вязкость при –40 °С, сСт (не более 1800)	1343	2197	1843	1493	1279	1139	17990	1198	1656	1213	1313	1476	837	1326	17790	3614	8461	1439	1377
pH жидкости (7,0–11,5)	8,1	8,0	8,2	9,7	8,3	8,7	8,9	8,0	7,9	7,8	8,5	9,0	8,1	7,5	8,9	8,5	9,1	7,6	8,4
Электропроводность, мкС (не норм.)	0,8	5,1	2,9	20,6	2,6	4,9	0,5	2,5	3,1	2,2	7,9	1,2	0,4	0,4	0,3	3,0	1,6	7,2	2,7
Количество продукта, указанное на упаковке	1,0 л	455 г	455 г	470 мл	455 г	500 мл	455 г	250 мл	455 г	455 г	455 г	355 мл	0,5 л	500 мл	455 г	455 г	455 г	455 г	455 г
Фактическое количество продукта	1002 мл	428 г	446 г	470 мл	433 г	501 мл	442 г	253 мл	444 г	456 г	452 г	361 мл	504 мл	500 мл	442 г	425 г	454 г	400 г	438 г
Запайка фольгой	нет	есть	есть	есть	есть	нет	есть	нет	есть	есть	есть	нет	нет	есть	есть	есть	есть	есть	есть
Замечания к внешнему виду	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	механ. примеси, окалина	–

Примечания:
1. Красным цветом выделены показатели, не соответствующие нормам.
2. Нормативы по пп. 1–5 определены требованиями стандарта FMVSS № 116 для DOT 4.
3. Требования к п. 9 определены согласно ГОСТ 8.579-2002: предел допускаемых отрицательных отклонений содержимого нетто от номинального количества для фасовки от 300 до 500 г (мл) должен составлять не более 3%.

ИЗ 19 ПРИОБРЕТЕННЫХ ТОРМОЗНЫХ ЖИДКОСТЕЙ ТОЛЬКО 10 ОКАЗАЛИСЬ БЕЗ ПОДВОХА.

18 «МИГ»

Заявленный производитель — **«Сибур-Нефтехим», Россия**

Самый жадный производитель: недолив составил 55 г. Но нам ни капельки не обидно, всё равно жидкость негодная. Недобор 11° в «сухом» состоянии, 9° — в «увлажненном»… Зачем она такая нужна? Да еще с окалиной и непонятными примесями!



17 «БАКСС»

Заявленный производитель — **ПКФ «БАКСС», Россия**

Нам напомнили на этикетке: «Гигроскопично». А сами об этом, видимо, забыли: в «увлажненном» состоянии температура кипения провалена аж на 15 °С — наихудший результат в нашей выборке! Добавим впятеро большую вязкость на морозе, после чего вспоминать о недолитом грамме будет даже неудобно.

19 «ОЙЛРАЙТ»

Заявленный производитель — **«ТЕКТРОН», Россия**

Здесь всё в норме, кроме истинно российской привычки вечно что-нибудь недоливать или недовешивать. Тут нас обвесили на 17 г. Успокаивает только то, что у некоторых обвес еще больше.


Мои высокие стандарты. Мой Сервис
Официальный сервис «Мерседес-Бенц»
Mercedes-Benz

ВИДИМО-НЕВИДИМО

Обидно, если на новенькой лакированной поверхности авто вдруг появилась царапина. Геннадий Емелькин опробовал несколько способов ее заделки.

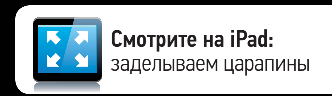
В олшебную палочку (провел ею по царапине – и та исчезла с глаз долой) я не нашел... На подопытное крыло нанесли царапины разной глубины и ширины: до металла, до грунта, до эмали и поверхностные, в пределах лакового слоя. Лакокрасочное покрытие общей толщиной 100–250 мкм состоит из грунта, базового окрашенного слоя и прозрачного лака, который, собственно, и придает неповторимый блеск новенькому авто. Если поврежден базовый слой или даже грунт, то сначала придется вернуть исходный цвет. Но прежде – в любом случае – следует тщательно обезжирить операционное поле уайт-спиритом или бензином (но только не ацетоном!).

Если собираетесь просто замазать дефект и быстро избавиться и от него, и от автомобиля, подойдет восковой цветной карандаш. В нашем случае – восковой корректор «Астрохим» (1) или «Эверест» (2) за 70 руб. Цвет, впрочем, точно не подберешь, и сверху на жирный воск ничего не ляжет. Так что замазали, стерли лишнее – и никаких моек! На какое-то время царапина станет менее заметной, да и металл от коррозии будет защищен.

Вариант посложнее – маркер с авторемонтной эмалью. Мы попробовали Avtomark (3) за 130 руб. Он предлагается в огромном количестве оттенков, наносится удобно, сохнет быстро. Но это лишь начало процесса: маркером мы окрасили дно царапины в цвет кузова, но сама царапина пока хорошо видна, хотя больше и не сияет белым.

Дальше в случае неглубокой – в пределах толщины лакового слоя – царапины необходимо восстановить этот самый слой. Для этого предназначены «Замазка-карандаш» Bradex (4) за 900 руб., «Ремонтный карандаш» DuPont Pro-Fusion Color (5) за 450 руб. и «Чудо-карандаш» CarPlan T-cut (6) за 400 руб. Каждый – что-то вроде маркера с прозрачным, блестящим после высыхания составом. Но есть и различия: Bradex никогда не высохнет, если не подставить деталь под солнечные лучи или УФ-лампу! Зато можно, не торопясь, удалить лишние потеки вокруг царапины. Другие высыхают сами собой, через час можно потрогать, через сутки – обработать. А обрабатывать придется обязательно! Слой лака выступит над поверхностью детали и будет

ВСЕ НАШИ ШЕСТЬ ГЕРОЕВ ПОМОГЛИ ЛИШЬ СДЕЛАТЬ ЦАРАПИНЫ МЕНЕЕ ЗАМЕТНЫМИ, И ТО С ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ПОЛИРОВКОЙ. ПОЛНОЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ ВНЕШНЕГО ВИДА ВОЗМОЖНО ЛИШЬ В ОКРАСОЧНОЙ КАМЕРЕ.



хорошо заметен в отраженном свете. Снимается бугорок осторожной обработкой полиролем с абразивными добавками. Например, «Полировальной абразивной пастой» DoctorWax.

Самый простой случай – микроцарапины глубиной 10–20 мкм, которые видны глазу, но не ощущаются ногтем. Их-то вам, возможно, удастся вывести полностью, – здесь можно сразу хвататься за полироль. Но гвоздь хулигана, увы, оставляет куда более глубокие следы. ЗР

К сожалению, на снимке трудно показать реальную заметность царапин: те, что замазаны, лучше видны в отраженном свете, а те, что покрыты лаком, – в прямом. Но заметны остались все!

СМОТРИМ ВГЛУБЬ

Покупая автомобиль на вторичном рынке (а порой и на первичном, увы), хочется убедиться, что продавец не скрыл темные пятна в его истории – к примеру, участие в ДТП с кузовным ремонтом. Обнаружить признаки шпаклевки, перекраски и даже замены деталей помогут толщиномеры. Но не все и не всегда, предупреждает **Алексей Воробьев-Обухов**.

Заводское лакокрасочное покрытие (ЛКП) современного автомобиля имеет вполне определенную и примерно одинаковую у всех моделей толщину: как правило, 100–140 мкм. Если же деталь рихтовали, то, сами понимаете, под слоем краски может быть даже пара миллиметров шпаклевки. Но даже если деталь просто меняли, последующая окраска в автосервисе тоже будет далека от заводских стандартов. В этом случае типичное значение толщины вряд ли будет менее 200 мкм – обычно немного больше. Ну а если ремонтники поскупились на грунтовку, то возможна и обратная картина: ЛКП может оказаться тоньше 100 мкм.

Толщиномеры дают возможность выявить эти отклонения. Стоят они от 400 рублей до многих тысяч. Мы приобрели «великолепную семерку» таких приборов и сравнили их возможности, удобство, стабильность показаний. Подопытным кроликом выступил «Фиат-Албеа», на котором меняли правую заднюю дверь и ремонтировали правую же заднюю стойку. Подробности, как обычно, в подписях и таблице; приборы расположены в художественном беспорядке.

Скажем сразу: даже самый примитивный толщиномер позволил обнаружить шпаклевку, но не перекраску. Приборы более высокого класса проверяют толщину ЛКП и на алюминиевых деталях. Что же касается работы по пластику, то здесь, увы, поможет лишь ультразвуковой толщиномер ценой с недорогое авто на том же вторичном рынке. ЗР

Толщиномер-индикатор*

Изготовитель	ООО «Джет Авто», Москва
Ориентировочная цена	400 руб.

Принцип работы – магнитный. Простейшая коробочка с магнитиком и стрелочкой внутри не внушала доверия, зато работала в любую погоду без батареек, кнопочек и прочих излишеств. На подопытном автомобиле с ходу определила шпаклевку на стойке, а вот к замененной двери осталась равнодушна. Этот прибор родом из СССР выпускается без изменений много лет, если не десятилетий.

Выявляет скрытые дефекты кузова автомобиля.

ИТ-01*

Изготовитель	ООО «АПЭЛ», Тольятти
Ориентировочная цена	3000 руб.

Индуктивный толщиномер, специализируется только на стальных кузовах. Очень прост в пользовании, имеет яркий светодиодный индикатор и фонарик, который поможет при инспектировании скрытых полостей или днища. Сразу выявил и замененную дверь, и выправленную стойку. К недостаткам отнесем ферритовые кольца катушек датчика: ими легко можно поцарапать краску, особенно если вести прибором по ней, чтобы непрерывно считывать показания.

Индикатор толщины немагнитных покрытий.



ЕТ-14*

Изготовлен	по заказу ООО «Евротрэйд»
Ориентировочная цена	6000 руб.

Вполне профессиональный прибор, о чем говорят и пластиковый кейс, и возможность накапливания результатов и последующей их закачки в компьютер через USB-порт. Управление режимами и калибровкой – через англоязычное меню. Но бумажная инструкция не русифицирована. А она нужна: настройка прибора не так уж проста. Определить халтурно окрашенную дверь и зашпаклеванную стойку для прибора – семечки. Не будет проблем и с алюминиевыми деталями.

Толщиномер лакокрасочных покрытий.

ЕТ-04*

Изготовитель	не указан
Ориентировочная цена	3000 руб.

Индикатор, по способу отображения толщины ЛКП похожий на CARAT-с, но работающий на электромагнитном принципе. Здесь датчик точечный, и потому криволинейные поверхности для него не проблема. Управляется единственной кнопкой. Видимо, поэтому на подробной инструкции сэкономили: рассказано лишь, что означают комбинации светодиодов, хотя это и так понятно по надписям около них. Замененную дверь прибор увидел на пределе своих возможностей, на правленую стойку указал однозначно. Перед алюминиевыми кузовами пасует.

Тестер толщины лакокрасочного покрытия.

CARAT-c*

Изготовитель	ООО «ПМУ», Великие Луки
Ориентировочная цена	1900 руб.

Индикатор на емкостном принципе, при включении напоминает цветомузыку: переливается светодиодами всех цветов. Работает по стали или алюминию, но только по сухим: влага вызывает загорание синего светодиода – и на этом измерения заканчиваются. Прибор надежно выявил зашпаклеванную стойку, о замененной двери пытался сигнализировать, но как-то неуверенно. К недостаткам отнесем большую площадь датчика (30 мм в диаметре), что вносит погрешность на выгнутых поверхностях. Есть, однако, возможность обнулить индикацию в любом месте и потом проверять лишь отклонения толщины.

**Устройство для контроля толщины лакокрасочного покрытия.*

CHY 113*

Изготовитель	CHY FIREMATE Company, Тайвань
Ориентировочная цена	3600 руб.

Электромагнитный цифровой прибор показывает толщину покрытия только на черных металлах. В комплект входят неокрашенный диск и пленка толщиной 102 мкм, имитирующая слой краски, – они нужны для первоначальной калибровки. К достоинствам следует отнести подпружиненный датчик, который гарантирует стабильность силы прижатия к поверхности кузова. С поставленной задачей справился, сразу обнаружив более толстое покрытие на двери. Но алюминиевого капота «Ауди-А6» в упор не видит. Мы выбрали именно этот толщиномер, исходя из лучшего соотношения цена/качество.

**Толщиномер покрытий.*

ВЫБОР ЗР

ET-11S*

ВЫБОР ЗР

Изготовитель	CHY FIREMATE Company, Тайвань
Ориентировочная цена	5300 руб.

Внешне очень похож на CHY 113, но, в отличие от него, имеет комбинированный электромагнитный и вихретоковый датчик, что позволяет уверенно работать и по алюминию. Материал детали прибор определяет сам, зажигая на дисплее надписи *Fe* или *Non Fe*. Соответственно калибровочных дисков в комплекте два: стальной и алюминиевый. При испытаниях уверенно «высветил» и дверь, и стойку. Стоит ли переплачивать за «цветмет», если не собираетесь брать «алюминиевое» авто, решать вам.

**Прибор для измерения толщины лакокрасочного покрытия.*

ФИЗИКА ПРОЦЕССА

Любой толщиномер – это прибор, определяющий расстояние от датчика до основы кузовной детали. Самый легкий случай, если эта основа стальная, то есть ферромагнитная. Здесь можно обойтись простым магнитным прибором стоимостью в несколько сотен рублей. Принцип его работы незатейлив: в корпусе спрятан постоянный магнит, механически соединенный со стрелкой-указателем. Чем ближе магнит оказывается к металлу, тем сильнее его притяжение и тем на больший угол отклоняется стрелка. Даже батарейка не нужна! Минусы – очень невысоки чувствительность и точность. Но слой шпаклевки толщиной около миллиметра он уловит с гарантией.

Более дорогими и точными являются электромагнитные толщиномеры, работающие на основе датчиков Холла или на принципе электромагнитной индукции. В последнем случае кузов как бы замыкает магнитную цепь трансформатора. И чем меньше зазор, определяемый толщиной ЛКП, тем сильнее сигнал. Можно также измерять изменение индуктивности катушки-сенсора. Такие приборы называются индуктивными.

С немагнитными материалами сложнее. К алюминию ничего не притягивается, и влияние его на индуктивность катушки очень слабое. Но можно навести в нем вихревые токи – тем более сильные, чем тоньше покрытие. Так работают вихретоковые толщиномеры. Отреагируют на алюминий и емкостные датчики. В них кузов становится как бы второй обкладкой конденсатора, образованного им и двумя электродами прибора. Чем тоньше покрытие, тем больше измеренная емкость. К недостаткам отнесем высокую чувствительность к влаге: она приводит к «короткому замыканию» электродов. Кроме того, их площадь довольно велика, поэтому таким прибором трудно работать по гнутым поверхностям.

А вот отличить пластмассу от нанесенной на нее краски сможет только ультразвуковой толщиномер-эхолот. Он измеряет время до прихода отраженного ультразвукового импульса. Представьте, насколько точным должен быть измеритель временной задержки!

ПОКАЗАНИЯ ПРИБОРОВ НА КУЗОВНЫХ ДЕТАЛЯХ FIAT ALBEA, мкм

	Крыша	Капот	Багажник	Дверь	Стойка
Индикатор «Джет Авто»	0	0	0	0	0,7 (мм)
CARAT-c	зеленый	зеленый	зеленый	зеленый	желтый
ИТ-01 (в мм)	0,17	0,18	0,17	0,24	0,70
ET-04	<150	<150	<150	150	200–500
CHY 113	125	127	125	194	240–800
ET 11S	125	132	140	236	280–900
ET-14	125	131	139	205	300–1206



ПО ТОНКОМУ ЛЬДУ

Мы начинаем традиционную серию тестов зимней резины. В этот раз **Сергей Мишин** подводит итоги испытаний шипованных шин бюджетного размера.

Первое и второе места занимают давние конкуренты – «Нокиан» и «Континенталь», почти ежегодно обновляющие свою продукцию. Цены (3700 руб.) практически одинаковы, но поскольку Nokian Hakkapeliitta 7 (в русском исполнении) по сумме показателей чуть лучше Continental ContiIceContact, то и соотношение цена/качество у «русских финнов» (3,9) немного привлекательнее, чем у «немцев» (4,0).

Еще один продукт отечественного производства Michelin X-Ice North 2 крепко стоит на третьей позиции, хотя модель уже не новая. Ценник немного ниже – 3300 руб., потому соотношение цена/качество оказалось чуть вкуснее: 3,6.

Старина Gislaved NordFrost 5 (3200 руб.) по стоимости идет четвертым. Однако в наших тестах он, набрав 892 балла, занимает шестую позицию и по соотношению цена/качество (3,6) стоит наравне с «Мишленом». На наш взгляд, народ эту модель покупает больше по привычке, с учетом доброй репутации предшественников. А реальная цена должна быть еще ниже.

Следующий в ценовом рейтинге – Bridgestone Ice Cruiser 7000 (2900 руб.). Свежая модель имеет очень скромные для нашей зимы характеристики. Поэтому занимает лишь восьмую позицию с результатом 829 баллов, хотя по соотношению цена/качество, равному 3,5, лежит совсем рядом с «Мишленом» и «Гиславедом».

Судя по всему, за хорошо раскрученный бренд наши покупатели готовы платить больше. Впрочем, многие ценят повышенную грыжестойкость, помогающую уверенно скакать

11 место
Kama Irbis (Kama 505)



Место изготовления	Россия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора по ширине	8,3–8,5 мм
Твердость резины по Шору	61–62 ед.
Количество шипов/среднее выступание до и после тестов	110/1,5 и 1,7 мм
Масса шины	7,5 кг
Средняя цена	1800 руб.
Соотношение цена/качество	2,3

Вместе с «Гиславедом» появилась на свет в 2006 году.

На льду сцепные свойства – и поперечные, и продольные – самые слабые. На снегу продольное сцепление просто никакое. И поперечное очень слабое.

Разгон проблематичный, надо не сорвать колеса в буксование, иначе набрать скорость невозможно.

На заснеженной дороге следует ехать медленно: машина сильно рыскает на неровностях, стремится уйти на обочину, в более глубокий снег. Руль пустой и неинформативный, как в компьютерных гонках.

В поворотах машина едет, как ей вздумается, будто руль отсоединен от колес. Может сползти наружу или сорваться в занос и закончить движение разворотом. Усугубляют ситуацию значительные запаздывания, огромные углы поворота баранки и затянутые скольжения.

Движение по сугробам возможно только внатяг, без остановки. Попытка тронуться приводит к самозакапыванию. Задним ходом двигается неуверенно.

На асфальте плавают, требуя постоянной корректировки.

Тормозят на мокром совсем слабо, на сухом средне.

О комфорте лучше забыть. Сильные шумы, толчки и вибрации даже там, где дорога выглядит ровной.

Расход топлива на скорости 60 км/ч выше среднего, на 90 – повышенный.

Выступ шипов и темп его роста в допустимых пределах. Потерянных шипов нет.

Средние тормозные свойства на снегу и сухом асфальте.

Самые слабые тормозные характеристики на льду, разгон и поперечное сцепление на льду и снегу. Слабые тормозные свойства на мокром асфальте. Проблемная управляемость на скользком покрытии, плохая курсовая устойчивость на заснеженной дороге. Сильный шум, очень жесткие шины, повышенный расход топлива.

776 баллов

Допустимы разве для хорошо очищенных дорог.

10 место
Kumho I'ZEN KW22



Место изготовления	Корея
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора по ширине	8,6–9,2 мм
Твердость резины по Шору	56–57 ед.
Количество шипов/среднее выступание до и после тестов	110/1,4 и 1,5 мм
Масса шины	7,5 кг
Средняя цена	2400 руб.
Соотношение цена/качество	2,9

Появились в 2008 году, через год стали продаваться в России.

Продольные сцепные свойства на обледенелой дороге слабые, поперечные – средние. На снегу разгон удовлетворительный, торможение и поперечное сцепление слабые.

Трогаться с места лучше «шепотом», при разгоне допустимо незначительное буксование.

По заснеженной прямой идут ровно, без замечаний.

На снегу поведение машины не очень понятно – снос наружу или занос и уход внутрь. Переход в скольжения резкий и неожиданный. Скольжения длительные. На льду поведение более стабильное: только занос, но очень резкий.

В глубоком снегу проваливаются при трогание и стремятся закопаться. Трогаться лучше внатяг, двигаться – с легкой пробуксовкой. Увлекаться движением по целине не стоит: можете заехать туда, откуда задним ходом выбраться не сумеете.

На асфальтовой прямой держатся хорошо, однако при корректировке направления напрягают задержки в реакциях.

Тормозные свойства на мокром асфальте средние, а на сухом – самые плохие.

Сильно гудят и воют, на неровностях ощутимо встряхивают.

Расход топлива небольшой при любой скорости.

Выступание шипов и его изменение в пределах нормы.

Небольшой расход топлива, хорошая курсовая устойчивость на заснеженной дороге, удовлетворительная – на асфальте, неплохая плавность хода.

Посредственные тормозные свойства на льду и снегу, поперечное сцепление на снегу. Самые слабые тормозные характеристики на сухом асфальте. Сложная управляемость на зимней дороге, повышенная шумность, слабая проходимость.

823 балла

Подойдут для очищенных, частично заснеженных и слегка обледенелых дорог.

9 место
Yokohama iceGUARD iG35

Место изготовления	**Филиппины**
Максимальная скорость	**T/190 км/ч**
Рисунок протектора	**направленный**
Глубина рисунка протектора по ширине	**8,8–9,2 мм**
Твердость резины по Шору	**56 ед.**
Количество шипов/среднее выступание до и после тестов	**110/1,2 и 1,3 мм**
Масса шины	**7,4 кг**
Средняя цена	**2800 руб.**
Соотношение цена/качество	**3,4**

На льду продольные сцепные свойства очень слабые, поперечные – средние. На снегу баланс немного другой: разгон и поперечные свойства удовлетворительные, а торможение плохое.

Стронуть машину с места можно с буксованием, затем его лучше прекратить, так как набрать скорость удается, только двигаясь внатяг.

По заснеженной дороге машина сильно рыскает, норовит уйти с траектории в сторону глубокого снега.

В поворотах поведение более четкое, руль плотный, понятный, начальные реакции незамедлительные. Однако скорость на любом покрытии ограничена заносом.

Глубокий снег не любят, с трудом двигаются вперед, задним ходом выбраться из снега вряд ли получится.

На асфальте тоже торопиться не стоит: рыскания, требующие постоянной корректировки, большие углы поворота руля и «резиновая» стабилизация с затухающим подруливанием задней оси то в одну, то в другую сторону.

На сухой дороге останавливаются очень хорошо, на мокрой же тормозной путь самый большой.

Комфорт оставляет желать лучшего – сильно встряхивают на любых неровностях. Шумят даже на льду и на снегу.

Расход топлива небольшой.

Шипы, на наш взгляд, излишне заглублены, этим частично объясняются низкие сцепные свойства на льду. Темп роста выступания шипов в норме, потерянных нет.

+ Хорошее торможение на сухом асфальте, умеренный расход топлива.

– Посредственные тормозные свойства на снегу и льду, самые слабые разгон на льду и торможение на мокром асфальте. Низкая курсовая устойчивость на заснеженной дороге и асфальте, плохая проходимость.

828 баллов

Для очищенных, частично заснеженных и слегка обледенелых дорог.

8 место
Bridgestone Ice Cruiser 7000



Место изготовления	**Турция**
Максимальная скорость	**T/190 км/ч**
Рисунок протектора	**направленный**
Глубина рисунка протектора по ширине	**8,6–9,4 мм**
Твердость резины по Шору	**61 ед.**
Количество шипов/среднее выступание до и после тестов	**110/1,4 и 1,5 мм**
Масса шины	**8,5 кг**
Средняя цена	**2900 руб.**
Соотношение цена/качество	**3,5**

Как и «Иокогама», самая свежая модель. Год рождения у них один, 2010-й, но «Бриджстоун» в России продается только с 2011 года.

На льду очень неуверенный разгон, удовлетворительные тормозные свойства и поперечное сцепление. На снегу продольное сцепление откровенно слабое.

На разгоне теряют ход при малейшей пробуксовке, в которую срываются очень неожиданно.

Ходом идут по заснеженной дороге ровно, к курсовой устойчивости замечаний нет.

Спешить в поворотах на зимней дороге бесполезно: на льду скорость ограничена заносом, наступающим внезапно и требующим немедленной корректировки. На снегу машина распрямляет траекторию, причем наружу поворота скользит излишне долго.

В сугробах движение недостаточно уверенное, трогаться лучше не буксуя, задним ходом выбираются довольно уверенно.

На асфальте слегка плавают, корректировке направления мешают ощутимые задержки и низкая информативность.

Тормозят хорошо и на сухом, и на мокром асфальте.

Шумят очень сильно, неприятный гул и вой издают на асфальте и даже на льду. Любые дорожные неровности отзываются чрезмерными вертикальными ускорениями.

Расход топлива повышенный при любой скорости.

Величина выступания шипов и темп его изменения в норме. Потерянных шипов нет.

+ Хорошие торможение на сухом и мокром асфальте, курсовая устойчивость на заснеженной дороге.

– Слабые тормозные качества на снегу, разгон на снегу и льду, поперечное сцепление на снегу. Повышенный расход топлива, сильный шум, сложная управляемость на зимней дороге.

829 баллов

Для очищенных, частично заснеженных и слегка обледенелых дорог.

7 место
Cordiant Snow-Max PW-401

Место изготовления	**Россия**
Максимальная скорость	**T/190 км/ч**
Рисунок протектора	**направленный**
Глубина рисунка протектора по ширине	**9,1–9,6 мм**
Твердость резины по Шору	**56 ед.**
Количество шипов/среднее выступание до и после тестов	**110/1,8 и 1,9 мм**
Масса шины	**7,8 кг**
Средняя цена	**2200 руб.**
Соотношение цена/качество	**2,6**

Дебют состоялся в 2008 году.

На обледенелой дороге на фоне средних разгона и поперечного сцепления тормозят посредственно. На снегу расклад более логичный: слабый разгон и удовлетворительное поперечное сцепление вполне уживаются с хорошим торможением.

Приличный разгон получается лишь внатяг.

На заснеженной прямой рыскают из стороны в сторону. Подруливать довольно сложно, поскольку обратная связь не отличается информативностью.

В быстрых поворотах скорость ограничена сносом. Причем скольжение наружу затянуто, восстановления сцепления приходится ждать долго.

По сугробам пробираются уверенно, двигаются в любых режимах, не требуют езды внатяг.

По асфальту быстро ехать можно лишь с большой осторожностью, – плавание в пределах полосы вынуждает водителя постоянно корректировать курс. Мешают значительные углы поворота руля и его недостаточная информативность.

Торможение на сухом и мокром покрытиях хорошее, результаты сравнимы с показанными «Нокиан».

Комфортом не отличаются: громко шумят, бухают на неровностях, озвучивают смену покрытия.

Об экономии топлива придется забыть. Расход топлива при скорости 60 км/ч средний, при 90 – повышенный.

Выступание шипов в пределах нормы, темпы его роста тоже. Потерянных шипов нет.

+ Хорошие торможение на снегу, на сухом и мокром асфальте, проходимость.

– Посредственные тормозные качества на льду, разгон на снегу, поперечное сцепление на льду. Повышенный расход топлива при 90 км/ч, невысокая курсовая устойчивость на асфальте.

852 балла

Для заснеженных, слегка обледенелых и очищенных дорог.

6 место

Gislaved NordFrost 5



Место изготовления	**Германия**
Максимальная скорость	**T/190 км/ч**
Рисунок протектора	**направленный**
Глубина рисунка протектора по ширине	**8,6–9,0 мм**
Твердость резины по Шору	**56 ед.**
Количество шипов/среднее выступание до и после тестов	**110/1,5 и 1,6 мм**
Масса шины	**7,2 кг**
Средняя цена	**3200 руб.**
Соотношение цена/качество	**3,6**

Еще один из старичков – модель создана еще в 2006 году, с тех пор продается в России. Этой зимой смесь обновили.

Продольные сцепные свойства на снегу и льду средние, зато поперечные на снегу очень хороши, а на льду – лучшие.

Разгоняться надо на грани буксования – так эффективнее.

По заснеженной дороге идут ровно, но «ноль» на руле пустоват, информативности не хватает.

Замечания к управляемости незначительные. К начальной фазе поворота претензий нет, но на дуге скорость ограничена то сносом, то заносом, – эта неоднозначность заметно напрягает.

В глубоком снегу требуют минимальной пробуксовки, внатяг идут уверенно. Назад выбираются легко.

На асфальте курс ровный, без замечаний, но и без изысков. В тормозных дисциплинах самые лучшие и на сухом покрытии, и на мокром.

Комфортность стандартная, хотя отмечено подвывание на асфальте и плотном снегу.

Расход топлива выше среднего при любой скорости.

Выступание шипов в норме, за время тестов средняя величина выросла в пределах допустимого, то есть качество ошиповки хорошее. Но в ходе испытаний шины потеряли пять шипов. В прошлом году выпало только два. Тенденция настораживает: раньше за «Гиславедом» такого не замечалось.

Лучшие тормозные свойства на сухом и мокром асфальте, лучшее поперечное сцепление на льду, очень хорошее – на снегу. Высокий уровень комфорта, хорошая курсовая устойчивость на любой дороге.

Средний разгон на любом покрытии, расход топлива при любой скорости выше среднего, незначительные замечания к управляемости, потеря пяти шипов.

892 балла

Проявят свои лучшие свойства в первую очередь на хорошо очищенных дорогах, но не спасуют и на обледенелых и заснеженных.

по дорожным ямам. Наше мнение – эти шины должны быть дешевле.

Продукция «Иокогамы» iceGUARD iG35 (2800 руб.) традиционно чуть дешевле «Бриджстоуна», хотя по характеристикам ему почти не уступает (828 баллов и девятое место в итоговом списке). Соответственно соотношение цена/качество (3,4) более привлекательное. Считаем, ценник опять завышен. Покупатели с благоговением относятся к японской марке, однако на ее шинах значится: «Сделано на Филиппинах». Еще одна причина популярности – участие в гонках WTCC.

Winter Carving Edge от «Пирелли» за 2700 руб. по стоимости лишь на седьмом месте. Но по итогам теста «итальянцы» набрали 912 баллов и вошли в первую пятерку рейтинга ЗР. Очень хороший результат, да и соотношение цена/качество меньше, чем у всех топовых шин, – 3,0. Уважаем! Кстати, проблемы с потерей шипов ушли в прошлое.

Подешевле можно купить корейские Kumho I'ZEN KW22 и российские Nordman 4 – по 2400 руб. «Россиянин» по результатам теста явно привлекательнее: 913 баллов и четвертая позиция, а потому и соотношение цена/качество у него 2,6.

СРЕДСТВА СУЩЕСТВОВАНИЯ

«Топ файв» (Top five) – лучшая пятерка шинных компаний по годовому обороту денежных средств.

За лидерство постоянно борются Bridgestone Corporation и Michelin. В 2011 году японская компания чуть опережала французскую, за 2012 год данных пока нет.

«Бриджстоуну» принадлежит торговая марка Firestone, «Мишлену» – американский BF Goodrich, французский Kleber, польский Kormoran и сербский Tigar, а также североамериканское отделение Uniroyal.

Первую тройку замыкает американская Goodyear Tire & Rubber Company. В ее состав входят польская Debica, немецкая Fulda, американская Kelly и словенская Sava.

Четвертую позицию занимает концерн Continental вместе с такими хорошо известными в России компаниями, как шведский Gislaved, чешский Barum и европейский (немецкий) Uniroyal. Здесь же американский General Tire, великобританский Viking и австрийский Semperit.

Замыкает пятерку Pirelli Tyre S.p.A. Эта компания недавно стала совсем близка россиянам, так как ныне совместно с «Ростехнологиями» владеет заводами «Амтела» в Воронеже и Кирове.

5 место — Pirelli Winter Carving Edge

Место изготовления	**Турция**
Максимальная скорость	**T/190 км/ч**
Рисунок протектора	**направленный**
Глубина рисунка протектора по ширине	**8,9–9,2 мм**
Твердость резины по Шору	**51 ед.**
Количество шипов/среднее выступание до и после тестов	**110/1,5 и 1,7 мм**
Масса шины	**7,7 кг**
Средняя цена	**2700 руб.**
Соотношение цена/качество	**3,0**

Созданы в 2008 году, с тех пор их неоднократно модернизировали. Последний раз – в начале этого года.

Тормозные свойства на снегу самые лучшие, на льду посредственные, а поперечное сцепление на том и на других покрытиях тоже среднее. Разгон хорош, причем на любом покрытии. Однако он эффективен только при езде внатяг.

На заснеженной прямой шины удивляют четким курсом, чуткими асфальтовыми реакциями и малыми углами поворота баранки при корректировке направления.

Любые повороты проходишь с удовольствием – понимать автомобиль помогают плотный, информативный руль и незамедлительные реакции, а также близкая к нейтральной поворачиваемость.

Глубокий снег лучше преодолевать ходом. При трогание шины слегка проваливаются, хотя склонности к самозакапыванию не проявляют. Задним ходом авто выбирается уверенно.

На асфальте тот же четкий курс, как на летних шинах. Плотный руль и малые углы при коррекции курса.

Торможение на мокром покрытии среднее, на сухом – откровенно плохое.

Шины озвучивают смену покрытия и шероховатый асфальт, старательно передают толчки от неровностей.

Расход топлива скромный.

Выступание шипов в норме, изменение его величины не критично. Потерян лишь один шип.

+ Лучшее торможение на снегу, хорошие разгон на льду и снегу, поперечное сцепление на льду. Скромный расход топлива, отменная управляемость и курсовая устойчивость на любой дороге.

– Слабые тормозные свойства на сухой дороге. Незначительные замечания к проходимости в глубоком снегу и комфортности.

912 баллов

Проявят свои лучшие качества в шоссейных режимах на любых зимних дорогах.

4 место — Nordman 4

Место изготовления	**Россия**
Максимальная скорость	**T/190 км/ч**
Рисунок протектора	**направленный**
Глубина рисунка протектора по ширине	**8,8–9,0 мм**
Твердость резины по Шору	**51 ед.**
Количество шипов/среднее выступание до и после тестов	**110/1,4 и 1,5 мм**
Масса шины	**6,9 кг**
Средняя цена	**2400 руб.**
Соотношение цена/качество	**2,6**

Модель создана в 2009 году, с этого времени продается в России. Состав смеси обновлен этой зимой.

По сцепным свойствам шины схожи с мишленовскими. Хороши на льду и снегу по продольным и поперечным сцепным свойствам, а на переставке оказались даже быстрее своего прародителя «Нокиан».

На прямой слегка плавают, требуя постоянной корректировки направления, – держат в напряжении.

В быстрых поворотах машиной управлять проще газом, чем рулем: на сброс отвечают ввинчиванием, при добавлении увеличивают радиус.

Снежную целину преодолевают без проблем. Задним ходом уверенно выбираются из любого сугроба. Особенность: предпочитают мягкое, без пробуксовки трогание с места. А уж на ходу можно топтать газ сколько душе угодно, это даже помогает. Больше газу – лучше ход!

На асфальтовой прямой те же особенности, что и на снежной дороге. Незначительные отклонения от заданного направления, требующие постоянного подруливания.

Торможение на мокром асфальте хорошее, на сухом – среднее.

Уровень шума выше, чем у более дорогих родственников, а плавность хода та же.

Расход топлива скромный при любой скорости.

Выступание шипов и изменение его величины в норме. За время тестов шины потеряли три шипа из передних шин, но вряд ли это критично.

+ Хорошие тормозные качества на снегу, льду и мокром асфальте, разгон на снегу и льду. Отличные поперечное сцепление на снегу и проходимость. Хорошая управляемость на зимней дороге, скромный расход топлива.

– Незначительные замечания к курсовой устойчивости на заснеженной дороге и асфальте, к шумности.

913 баллов

Подойдут для любых зимних дорог и зимнего бездорожья.

3 место — Michelin X-Ice North 2

Место изготовления	**Россия**
Максимальная скорость	**T/190 км/ч**
Рисунок протектора	**направленный**
Глубина рисунка протектора по ширине	**9,2– 9,4 мм**
Твердость резины по Шору после тестов	**54 ед.**
Количество шипов/среднее выступание до и после тестов	**110/1,5 и 1,6 мм**
Масса шины	**7,1 кг**
Средняя цена	**3300 руб.**
Соотношение цена/качество	**3,6**

Появились в 2009 году. С того же момента на российском рынке.

Обладают хорошим балансом сцепных свойств.

Разгон на зимней дороге уверенный в любых режимах, пробуксовка при наборе скорости не снижает его эффективности. По заснеженной дороге идут ровно, стабильно, не обращая внимания на толщину снежного покрова, неровности и поперечные уклоны, чутко реагируют на корректировку направления.

Поведение при прохождении поворотов на снегу и льду понятно и хорошо прогнозируемо; легкая недостаточная поворачиваемость (мягкий снос передка в пределе) вкупе с незамедлительными реакциями на действия рулем.

В глубоком снегу чувствуют себя уверенно, в движении предпочитают буксование. Даже если машина ползет на брюхе, в большинстве случаев все равно вывезут.

На асфальте не спасуют. На хорошей скорости по прямой идут ровно, без задержек откликаются на корректировку курса.

Торможение на сухой и мокрой дороге хорошее.

Комфортны. Достаточно тихие, разве что слегка разноголосые на асфальте разного качества. К плавности хода претензий нет.

Расход топлива скромный.

Выступание шипов в норме, темп его прироста за время тестирования незначительный. Это говорит о хорошем качестве ошиповки.

+ Хорошие торможение и разгон, поперечные сцепные свойства на снегу и льду. Небольшой расход топлива.

– Не отмечено.

921 балл

Придадут уверенности на любых зимних дорогах и зимнем бездорожье.

	2 место	1 место
	Continental ContiIceContact	**Nokian Hakkapeliitta 7**
Место изготовления	Германия	Россия
Максимальная скорость	T/190 км/ч	T/190 км/ч
Рисунок протектора	асимметричный	направленный
Глубина рисунка протектора по ширине	8,8–9,4 мм	9,7–9,9 мм
Твердость резины по Шору	51 ед.	53–54 ед.
Количество шипов/среднее выступание до и после тестов	110/1,8 и 1,8 мм	110/1,8 и 1,9 мм
Масса шины	6,9 кг	6,8 кг
Средняя цена	3700 руб.	3700 руб.
Соотношение цена/качество	4,0	3,9

2 место. Continental ContiIceContact

Увидели свет в 2010 году и сразу появились в России. В наступившем году обновили резину и конструкцию шипов.

По образцовым сцепным свойствам занимают лидирующие позиции во всех упражнениях на льду и снегу, за исключением ледяного круга.

По зимнику идут не вполне ровно, ощутимо тянут машину в более глубокий снег, заметно сползают на поперечных уклонах. Рулевое колесо недостаточно информативно.

Управляются неплохо, но с некоторыми особенностями. В крутых поворотах скорость ограничена сносом передней оси, а в пологих, более скоростных виражах проявляют склонность к резковатому заносу, который лучше парировать на малых углах, не давая развиться.

Сугробов не боятся, но требуют определенного стиля вождения: не любят интенсивного буксования, предпочитая движение внатяг. Не всегда способны вызволить машину из снежного капкана задним ходом.

На асфальте курс держат без замечаний. Тормозят на сухой и мокрой дороге очень хорошо, пропуская вперед лишь родственный «Гиславед».

Комфортны — повышенным шумом не отличаются. Но ощутимо потряхивают машину на неровностях.

Расход топлива скромный, наравне с «Мишленом», «Нордманом», «Пирелли» и «Иокогамой».

За время тестов выступание шипов не изменилось, ошиповка качественная.

Лучшие торможение и разгон на снегу и льду, поперечное сцепление на снегу. Очень хорошие поперечное сцепление на льду и торможение на сухом и мокром асфальте.

Незначительные замечания к курсовой устойчивости на заснеженной дороге, к проходимости в глубоком снегу и плавности хода.

927 баллов

Понравятся на любых зимних дорогах.

1 место. Nokian Hakkapeliitta 7



Дебют состоялся в 2008 году, с 2009-го — в России. В начале этого года очередной раз модернизированы по составу резины и геометрии шипов.

Сцепные свойства очень хорошо сбалансированы. Продольные на льду и снегу — практически лучшие. Поперечные на льду — очень хорошие, лучше лишь у «Гиславеда». На снегу — выше среднего.

По заснеженной дороге идут ровно, без замечаний, чутко реагируют на корректировку направления. Немного улучшить информативность на руле — и можно ставить девять баллов.

В поворотах четко прописывают заданную траекторию передними колесами, а задние цепляются за дорогу чуть хуже, вызывая незначительную избыточную поворачиваемость. Но достаточно немного добавить газ, и машина ввинчивается в поворот любой кривизны.

Глубокого снега не боятся, легко маневрируют. Если машина уперлась бампером в непреодолимый сугроб, выбраться не будет сложно.

На асфальте тоже не пасуют. На высокой скорости идут ровно, тормозят посуху и по мокрому хорошо.

Замечаний к акустическому комфорту и плавности хода нет.

По топливной экономичности удерживают лидирующую позицию как при 90, так и при 60 км/ч.

Выступание шипов близко к пределам разумного. Ни одного выпавшего шипа.

Отличные тормозные качества и лучший разгон на снегу и льду, высокие поперечное сцепление на снегу и проходимость. Хорошая курсовая устойчивость на любой зимней дороге. Высокий уровень комфорта, экономичны.

Не отмечено.

944 балла

Добавят уверенности и драйва на любых зимних дорогах. Помогут сэкономить топливо при любой скорости.

Шины 175/65R14	Тормозной путь на сухом асфальте (80–5 км/ч)		Тормозной путь на мокром асфальте (60–5 км/ч)		Время разгона на льду (0–35 км/ч, -20...-16°C)		Время разгона на снегу (0–35 км/ч, -20...-16°C)		Время прохождения ледового круга (-20...-16°C)		Скорость переставки на плотном снегу (-8...-7°C)		Расход топлива на V передаче при 60 км/ч		Расход топлива на V передаче при 90 км/ч	
	м	Баллы	м	Баллы	с	Баллы	с	Баллы	с	Баллы	км/ч	Баллы	л/100 км	Баллы	л/100 км	Баллы
1 Nokian Hakkapeliitta 7	35,3	88,0	20,6	95,6	6,4	40,0	4,9	30,0	13,6	97,8	51,8	87,0	4,0	30,0	5,5	40,0
2 Continental ContiIceContact	35,2	88,2	20,0	98,5	6,4	40,0	4,9	30,0	13,6	97,8	53,6	90,0	4,0	30,0	5,6	39,3
3 Michelin X-Ice North 2	35,8	86,7	21,2	92,9	7,0	36,6	5,2	28,3	13,8	96,4	53,3	89,5	4,0	30,0	5,6	39,3
4 Nordman 4	35,6	87,2	20,3	97,0	7,0	36,6	5,1	28,8	14,4	92,4	53,2	89,3	4,0	30,0	5,6	39,3
5 Pirelli Winter Carving Edge	36,0	86,2	21,0	93,8	6,9	37,1	5,2	28,3	13,9	95,7	52,6	88,3	4,0	30,0	5,6	39,3
6 Gislaved NordFrost 5	34,5	90,0	19,7	100,0	7,8	32,8	5,7	25,8	13,3	100,0	53,1	89,2	4,2	28,6	5,7	38,6
7 Cordiant Sno-Max PW-401	35,0	88,7	20,6	95,6	7,6	33,7	6,0	24,5	15,2	87,5	51,5	86,5	4,2	28,6	5,8	37,9
8 Bridgestone Ice Cruiser7000	34,9	89,0	20,1	98,0	8,7	29,4	6,2	23,7	14,1	94,3	50,4	84,6	4,3	27,9	5,8	37,9
9 Yokohama iceGUARD iG35	34,8	89,2	22,0	89,5	8,0	32,0	5,5	26,7	14,3	93,0	51,6	86,6	4,0	30,0	5,6	39,3
10 Kumho I'ZEN KW22	36,2	85,8	21,3	92,5	8,3	30,8	5,6	26,3	14,3	93,0	50,0	84,0	4,1	29,3	5,6	39,3
11 Kama Irbis (Kama 505)	35,4	87,7	21,5	91,6	8,7	29,4	6,1	24,1	16,2	82,1	49,6	83,3	4,2	28,6	5,8	37,9
Коэффициент значимости		9		10		4		3		10		9		5		4
	34 36 38		19 20 21 22		6 7 8 9		4 5 6 7		13 15 17		50 52 54		4,0 4,5		5,5 6,0	

Примечание: — *лучший результат.*



ТАБЛИЦА ЭКСПЕРТНЫХ ОЦЕНОК

Шины	Удобство управления разгоном	Управляемость	Комфорт		Курсовая устойчивость		Проходимость
			шум	плавность хода	на снегу	на асфальте	
1 Nokian Hakkapeliitta 7	9/18	8/48	8/16	8/16	8/32	8/32	9/45
2 Continental ContiIceContact	8/16	8/48	8/16	7/14	7/28	8/32	7/35
3 Michelin X-Ice North 2	8/16	8/48	8/16	8/16	8/32	8/32	9/45
4 Nordman 4	8/16	8/48	7/14	8/16	7/28	7/28	9/45
5 Pirelli Winter Carving Edge	7/14	9/54	7/14	7/14	9/36	9/36	7/35
6 Gislaved NordFrost 5	7/14	7/42	8/16	8/16	8/32	8/32	7/35
7 Cordiant Sno-Max PW-401	7/14	7/42	7/14	7/14	7/28	6/24	8/40
8 Bridgestone Ice Cruiser 7000	6/12	6/36	5/10	7/14	8/32	7/28	7/35
9 Yokohama iceGUARD iG35	7/14	7/42	7/14	7/14	6/24	6/24	6/30
10 Kumho I'ZEN KW22	6/12	6/36	6/12	7/14	8/32	7/28	6/30
11 Kama Irbis (Kama 505)	6/12	5/30	6/12	5/10	5/20	7/28	5/25
Коэффициент значимости	2%	6%	2%	2%	4%	4%	5%

Весьма интересный и выгодный продукт.

Cordiant Sno-Max отечественной разработки еще дешевле – 2200 руб. Позиция в тесте (852 балла и седьмое место) достойна уважения – модель превзошла импортные шины от восточных производителей. Соотношение цена/качество – 2,6.

Самые дешевые шины – Kama Irbis (или 505), их можно купить менее чем по 2000 руб. за штуку. В тесте они недотянули даже до 800 баллов, набрав лишь 776. Прошлым веком их назвать нельзя – модель появилась шесть лет назад, одновременно с Gislaved NF 5, но по характеристикам уже явно не соответствует современному уровню.

Предвижу вопрос: почему не опробовали последние модели Kama Euro 518 и 519? Увы, в самой популярной зимней размерности 175/65R14 их попросту не выпускают, ограничившись старой моделью. **ЗР**

Вместе с автором шины тестировали Антон АНАНЬЕВ, Вадим КОРАБЛЕВ, Юрий КУРОЧКИН, Евгений ЛАРИН, Антон МИШИН, Андрей ОБРАЗУМОВ, Валерий ПАВЛОВ и Дмитрий ТЕСТОВ.

Благодарим за техническую поддержку сотрудников полигона АВТОВАЗа, компанию «Волгашинторг» (Тольятти), а также производителей шин, предоставивших на тест свою продукцию.

НАВИГАТОР

Garmin nüvi 3590LMT из топовой серии High End отличается изящным плоским корпусом, но главное – им можно управлять, не отрывая рук от руля, достаточно произнести нужную команду голосом. Впрочем, традиционный сенсорный экран тоже остался. Функция реалистичного отображения позволяет просматривать схемы перекрестков для ориентации на незнакомых развязках: навигатор сам переходит в режим разделенного экрана, показывая перекресток со знаками и стрелками движения по полосам. Предусмотрен также режим *Bird's Eye* для показа перекрестка сверху. Прибор стоимостью около **18 000 руб.** оснащен и всеми привычными функциями навигаторов – бесплатным сервисом пробок, возможностью воспроизведения разнообразных файлов.





РЕВИТАЛИЗАНТ ДЛЯ АКП

Препарат XADO Revitalizant EX120 предназначен для защиты и восстановления деталей автоматических коробок передач. В процессе обработки он, по утверждению производителя, формирует на поверхностях шестерен, подшипников и т. п. защитное металлокерамическое покрытие, восстанавливая исходную геометрию деталей. Ревитализант пригоден для всех типов АКП; он помещен в шприц, позволяющий ввести гель даже при самом неудобном расположении заливных пробок или масляных щупов. Стоит такой шприц с 8 мл ревитализанта около **400 руб.**





НАБОРЫ ИНСТРУМЕНТОВ

Компания ContiTech предлагает три новых набора инструментов для замены ремней и роликов в приводах навесных агрегатов. Набор V01 ориентирован на автомехаников, обслуживающих автомобили «Фольксваген», «Ауди», «Шкода» и СЕАТ, и содержит всю необходимую оснастку для замены ремней ГРМ. Это самый дорогой из трех наборов: цена около **20 000 руб.** Два других, по **6000 руб.** каждый, служат для работы с поликлиновыми ремнями и муфтами генератора. Обеспечить идеальную точность установки роликов призван лазерный прицел.

РЕМКОМПЛЕКТЫ ГРМ

Если потребовал замены ремень ГРМ вашей «Лады», обратите внимание на комплект Linea Superiore фирмы TRIALLI: в нем ремень и натяжные ролики. В последних использован пластик последнего поколения: он выдерживает высокие динамические нагрузки и способен работать в широком диапазоне температур, обеспечивая оптимальное сцепление с приводным ремнем и гарантируя долгий срок его службы. В ролики заложена специальная антифрикционная смазка на весь срок его работы. Кроме того, у них малая инерционность, что уменьшает потери в приводе ГРМ. Цена ремкомплекта около **500 руб.**



ЩЕТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЯ



Универсальные бескаркасные щетки стеклоочистителей Dyna Blade выпущены компанией «Хелла». Особым образом изогнутые пружинные пластинки щеток равномерно прижимают их к стеклу: это важно для его тщательной очистки. А отсутствие металлических деталей на поверхности и аэродинамическая форма предохраняют стеклоочистители от обледенения. Щетки предлагаются в 16 типоразмерах и поставляются поштучно.

В комплект входят основной адаптер и дополнительные мини-адаптеры для различных вариантов крепления, что позволяет устанавливать щетки как на старые, так и на новые модели. Ориентировочная цена щеток – **500 руб.**





АВТОМОБИЛЬНЫЕ АПТЕЧКИ

Наборы Airline упакованы в текстильный футляр из прочного водоотталкивающего материала с застежкой-молнией либо в ударопрочный пластиковый кейс с удобной ручкой и надежным замком. Состав аптечек полностью соответствует приказу Минздравсоцразвития РФ № 697н. Ориентировочная цена новинок около **230 руб.**

ЭЛЕКТРОБЕНЗОНАСОСЫ

Новые погружные топливные насосы PEKAR, выпущенные компанией «Топливные системы», предназначены для автомобилей ВАЗ (модели 21044, 21073, 21214, 2123, «Шевроле-Нива»), ГАЗ-31105 с двигателями «Крайслер», семейств «Газель» и «Соболь» с двигателями ЗМЗ-405 и -406 (Евро-2), с двигателями «Крайслер» (Евро-3) и дизельными двигателями ГАЗ-560 и -562 (Евро-2), а также для автомобилей УАЗ-315195 «Хантер», -315196 с двигателями ЗМЗ-409 (Евро-2). Их ресурс не менее 160 000 км. Он достигнут благодаря применению высококачественных материалов и 100-процентному контролю качества. Бензонасосы укомплектованы датчиком уровня топлива и фильтром грубой очистки топлива. Цена от **2300** до **3400 руб.**, в зависимости от модели.



МУЛЬТИМЕДИЙНЫЙ ЦЕНТР

Головное устройство Prology MDN-2680T размерностью 2DIN имеет широкоформатный дисплей с диагональю 6,2 дюйма и совмещает в себе не только аудиовидеоцентр, но и навигатор с картами от «Навител», систему «хэндс фри» с модулем «блютус» и даже телевизионный тюнер. А если приема нет или хочется посмотреть либо послушать записи, устройство прочтет их хоть с диска, хоть с флешки, хоть с карты памяти SD. Причем управлять режимами работы можно со штатных кнопок на руле, если они, конечно, там есть. Стоит новинка около **14 000 руб.**



МОТОРНОЕ МАСЛО

Синтетическое моторное масло GT Energy SN 5W-30 относится к новейшей группе качества SN по API и превосходит требования большинства автопроизводителей. Кроме того, масло помогает экономить топливо, так как отвечает требованиям по энергосбережению ILSAC GF-5. Оно обладает отличной термической и окислительной стабильностью, уменьшает образование смолистых и лаковых отложений. Предназначено для бензиновых моторов, в том числе с турбонаддувом. При всех этих достоинствах вас приятно удивит его стоимость: около **280 руб.** за литровую канистру. А приобретение 4-литровых еще выгоднее!



МУЛЬТИМЕДИЙНЫЕ СТАНЦИИ

Мультимедийные системы Clarion NX502E и NX702E с 7-дюймовым экраном высокого (800×480) разрешения оснащены всем необходимым для того, чтобы путешествие не было скучным, а уж до цели вас надежно доведет встроенный навигатор iGO primo с картами TomTom 44 европейских стран.

В духе времени навигатор снабжен функцией прокладки маршрута с наименьшим расходом топлива. Телефонные звонки не будут отвлекать от управления автомобилем благодаря встроенному «блютус»-модулю спикерфона.

Модель 702 отличается встроенным тюнером цифрового телевидения DVB-T, причем имеется возможность передачи картинки на мониторы для задних сидений. Стоят новинки примерно **37 000** и **50 000 руб.**



КУБИКИ И РУБЛИКИ

Что такое автомобильная платформа и из чего она состоит? Этот вопрос порой ставит в тупик даже знатоков автомобильной техники. Поэтому Максим Сачков и взялся искать ответы.

ЧТО ТАКОЕ ПЛАТФОРМА

Платформа – это набор конструктивных элементов, служащих основой для постройки многих моделей. Современный принцип унификации деталей и узлов позволяет упрощать производство, снижая тем самым затраты. Еще до начала разработки новой платформы специалисты решают, какие машины будут на ней базироваться: определяют размеры и типы кузовов, диапазон объемов двигателя, варианты трансмиссии и привода. Задача непростая, ведь одну платформу используют автомобили с различными кузовами, разных классов и даже марок. Это и задает конструкцию «тележки» – насколько она будет гибкой. Иными словами, какие части у нее неприкосновенны, а какие можно корректировать.

ИЗ ЧЕГО СОСТОИТ ПЛАТФОРМА

Именно потому, что на одной платформе могут поехать от одного до нескольких десятков моделей, универсального набора нет. Каждый разработчик сам определяет минимальный и расширенный списки элементов унифицированной основы. Как минимум сюда войдет силовая структура кузова: конструкция передней и задней частей пола, отводящих энергию при ударе и служащих базой для установки остальных деталей, узлов и агрегатов. Например, элементов подвески и рулевого управления, двигателей, прочих кузовных деталей, составляющих скелет автомобиля.

Часто в платформе учитывают архитектуру подвески, линейку моторов и коробок передач и даже каркас сидений, – по сути, остается лишь нарастить верхнюю часть кузова.

СЕДАН И ВСЕДОРОЖНИК – НА ОДНОЙ ПЛАТФОРМЕ

Проследим метаморфозы популярной платформы B0 на примере марки «Рено». Родоначальник



Автомобили на MQB-платформе легче предшественников на 40–60 кг.
1 – подвеска: от излишков избавили оптимизированные по геометрии и массе элементы, а также новые материалы, в первую очередь сплавы и композиты;
2 – двигатель: основной вклад в борьбу с килограммами – минус почти пуд – внес корпус коленвала, выполненный полностью из алюминиевого сплава; на пару с лишним килограммов похудели коленвал и турбокомпрессор; полкило сняли с поршней;
3 – интерьер: уменьшилась масса каркасов передних и задних сидений, а также панели приборов; компактнее и легче стали элементы климатической установки;
4 – кузов: большая часть кузовных деталей пола сделана из стали методом горячей штамповки, они очень легкие и при этом обеспечивают необходимую жесткость и безопасность;
5 – электрика: число электронных систем и устройств растет от поколения к поколению, тем не менее новые технологии при производстве компонентов позволили выиграть в массе и размерах.

«Логан» – седан класса B. Чтобы сделать универсал MCV (он же «Лада-Ларгус»), вживили вставку между передней и задней частями пола. На этой основе построили иной каркас, определивший облик новой модели. Вседорожнику «Дастер» усилили платформу (чтобы не страшны были повышенные нагрузки при поездках по плохим дорогам), главным образом в средней части, в районе центрального туннеля. Для лучшей устойчивости автомобиля с выросшим дорожным просветом расширили колею. Дополнительный запас прочности придали передней подвеске. Кстати, сзади у полноприводных версий вместо упругой поперечной балки – независимая конструкция на основе стоек «Мак-Ферсон». Все эти изменения платформы от модели к модели предусмотрели еще в 1998 году, на этапе закладки. Теперь понимаете, насколько это сложная и дорогая работа? Неудивительно, что даже крупные концерны объединяются, чтобы спроектировать новую «тележку». Один из свежих примеров – совместный продукт «Мазды» и «Фиата», проектирующих основу для моделей «Мазда MX-5» и «Альфа Ромео-Спайдер».

Модульный принцип CMF, разработанный Nissan*

Тип кузова	Моторный отсек	Передняя часть кузова	Салон	Задняя часть кузова
Минивэн	высокий капот	тяжелая	высокая позиция	тяжелая
Кроссовер		средняя	средняя позиция	средняя
Седан Хэтчбек	низкий капот	легкая	низкая позиция	легкая

*Автомобиль компонуют из четырех основных модулей.

СКОЛЬКО ЖИВЕТ ПЛАТФОРМА

Долголетие во многом зависит от того, насколько удачной оказалась сама разработка. Обычно из нее выжимают все соки и списывают, лишь когда «тележка» морально устаревает, а автомобили, построенные на ней, начинают проигрывать конкурентам в ездовых характеристиках, безопасности, комфорте. Иногда платформа переживает несколько поколений. Возьмем хотя бы «Фольксваген-Гольф»: если не считать незначительные модернизации, основа у пятого и шестого поколений одинаковая. Случается, что старую платформу «донашивают» более бюджетные модели. Еще пример от того же концерна: появившийся в 2008 году «СЕАТ-Эксео» получил в наследство платформу предыдущего «Ауди-А4», продлив ей тем самым жизнь на несколько лет.

ПЛАТФОРМЫ СЛЕДУЮЩЕГО ПОКОЛЕНИЯ

Существующие в нынешнем виде платформы постепенно уступают место модульным конструкциям – более технологичным и выгодным в производстве. Если объяснять на пальцах, автомобили будут строить из «кубиков». Эдакий конструктор «Лего» для взрослых.



Из «кубиков» составляют и электрооборудование. «Фольксваген» назвал такую конструкцию MIB (Modularen Infotainmentbaukasten – модульный мультимедийный комплекс). Она включает в себя три уровня оборудования для моделей разных ценовых сегментов. Можно подобрать подходящий центральный процессор и скомпоновать его с любой панелью управления. Например, у «Ауди» это джойстик с тачпадом (сенсорная площадка для ввода команд), у «Фольксвагена» – сенсорный экран.



На одной платформе уже строят модели, у которых разные не только кузова, но и силовые агрегаты. Платформу V (следующее поколение известной B0) используют не только бензиновые и дизельные версии, но и электромобили – например, «Ниссан-Лиф», соплатформенный моделям «Микра» и «Джук».

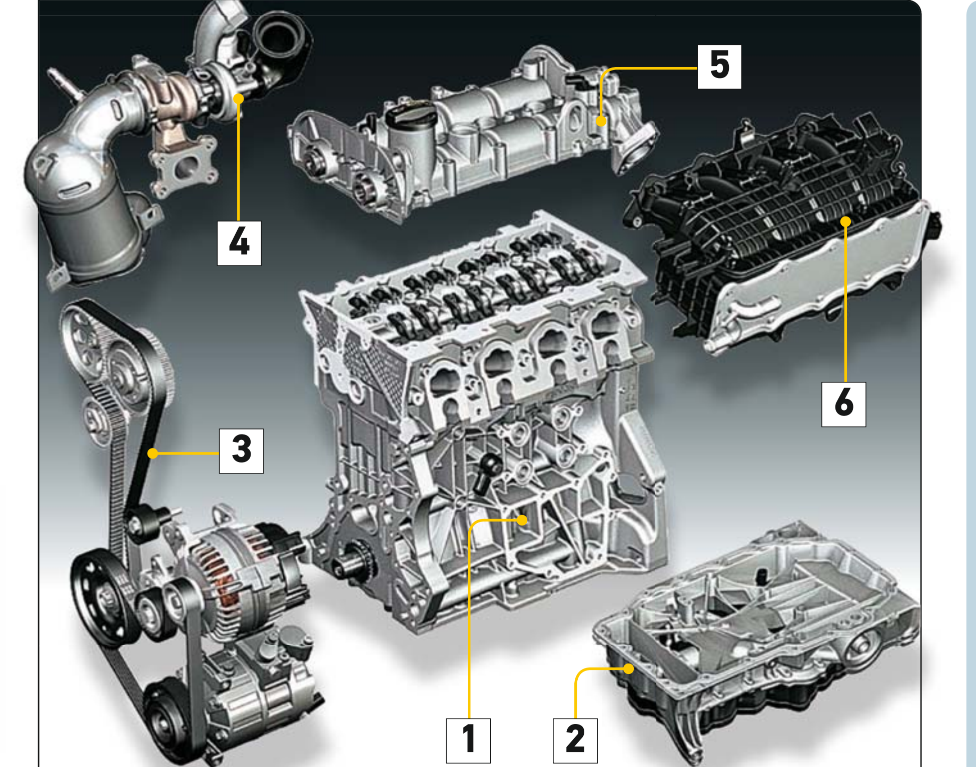
Из определенного набора двигателей, коробок, элементов шасси, рулевого управления, электронных компонентов можно собрать и сверхкомпактный городской автомобиль, и среднеразмерный вседорожник. Только надо выработать четкие правила и соблюдать их при расстановке этих «кубиков». Тогда количество невзаимозаменяемых компонентов для модельного ряда в целом сокращается многократно. Например, задав одинаковый угол наклона и точки крепления двигателя, то есть сделав монтаж беспроблемным сразу для нескольких моделей, удастся сократить количество вариаций мотора почти на порядок.

Кроме того, вместо бензинового агрегата можно без серьезных переделок установить дизель, гибридную установку или даже электромотор. Принцип тот же: один «кубик» вытащил, другой поставил на его место. И так с большинством элементов, из которых состоит автомобиль.

АВТОМОБИЛИ ИЗ МОДУЛЕЙ УЖЕ ЕСТЬ

Пионер – «Фольксваген» с платформой MQB (Modularer Querbaukasten – поперечно-модульная конструкция). Немцы не только представили концепцию, но и успели выпустить серийный автомобиль, построенный по такому принципу. Первая ласточка – «Ауди-А3», за ней последует «Гольф» седьмого поколения, сначала с двигателем внутреннего сгорания, потом с электромотором. А «Джетта» откроет счет модульным гибридам. Всего до 2018 года планируют выпустить четыре десятка моделей на платформе MQB размерностью от «Поло» до «Пассата». Как видите, гибкость у такой модульной схемы выше, чем у нынешних «тележек».

О постепенном переходе к модулям заявляет и «Ниссан», представивший новую концепцию проектирования будущих моделей CMF (Common Module Family – единое модульное семейство). Любой автомобиль состоит из четырех модулей – моторного отсека, салона, передней части пола кузова и задней. В придачу набор электронных компонентов, которые тоже



Основные модули для сборки бензиновых двигателей семейства EA211, разработанных «Фольксвагеном»: 1 – алюминиевый блок двигателя; 2 – модуль поддона со встроенной системой фильтрации масла и кронштейнами навесных агрегатов; 3 – модуль привода газораспределения и навесных агрегатов; 4 – модуль выпуска с турбокомпрессором и нейтрализатором; 5 – крышка головки цилиндров со встроенным модулем, управляющим фазами газораспределения; 6 – модуль впуска с интегрированным охладителем воздуха.

КУБИКИ ИЗ КУБИКОВ

Из модулей планируют собирать и силовые агрегаты. Так, «Фольксваген» в глобальной стратегии MQB выделил два передовых направления: для бензиновых двигателей это MOB (Modulare Ottomotorbaukasten), а для дизельных – MDB (Modulare Dieselmotorbaukasten). Новые семейства получили обозначения EA211 и EA288. По подсчетам специалистов концерна, максимальная унификация по методу MQB сократит количество модификаций двигателей и коробок аж на 90%. Причем выбор для покупателя ничуть не оскудеет.

Строить двигатели из готовых модулей рассчитывает и БМВ, используя концепцию так называемого универсального цилиндра для 3-, 4- и 6-цилиндровых моторов. Расчетная мощность каждого цилиндра – примерно 40 кВт, а значит, мощность агрегатов следующего поколения попадает в диапазон 160–330 л.с. Преимущества очевидны: унификация основных комплектующих (поршни, кольца, шатуны, клапаны), единые точки крепления (это позволяет, например, использовать одинаковые модули навесного оборудования), стандартизация производственных мощностей. Вдобавок сокращаются трудозатраты на разработку и доводку, ведь подобрать основные настройки двигателя придется, по сути, лишь единожды.



MQB позволяет в довольно широких пределах растягивать и сжимать габариты. Неизменным остается лишь расстояние от центра переднего колеса до педального узла. «Фольксваген» готовит аналогичную платформу MLB (Modularer Laengsbaukasten) для моделей с продольным расположением двигателя (в первую очередь для «Ауди»), а в «Порше» работают над заднеприводной конструкцией MSB (Modularer Standardantriebsbaukasten).

подбирают в зависимости от модели и комплектации. Комбинируя разные варианты всех этих составляющих, выстраивают практически весь модельный ряд – от маленького городского авто до большого вседорожника или минивэна. Уже в следующем году машины этой марки, построенные из «кубиков», появятся на рынке.

ПЛАТФОРМА – ЭТО ПЛОХО ИЛИ ХОРОШО?

Маркетологи чаще говорят о преимуществах, старательно прикрывая недостатки, которые вряд ли понравятся покупателям. Для производителей такой способ построения автомобилей, конечно, выгоден. Платформенный принцип позволяет ускорить выпуск новых моделей, оптимизировать производство, снизить затраты. Было бы логичным ожидать и снижения цен, однако числа на ценниках новых машин, несмотря на стремление к максимальной унификации, от поколения к поколению только растут.

Платформенный принцип и более совершенный модульный оказываются не очень-то выгодными в эксплуатации. Например, если случится технический сбой при производстве какого-нибудь узла, под отзыв пойдут все соплатформенники. А во что выльется ремонт в постгарантийный период? Будут ли модули ремонтопригодны, или их придется менять целиком?

Другой немаловажный аспект: излишнее сокращение номенклатуры деталей ведет к обезличиванию моделей. Уже сейчас порой с ходу не отличишь «Тойоту» от «Субару», а «Мицубиси» от «Пежо» или «Ситроена». И наконец, эстет никогда не поставит рядом автомобиль, разработанный изначально для премиум-класса, и ширпотреб в дорогой обертке.

С точки зрения технологий современные платформы – очередной шедевр и шаг вперед. Но восхищаться этими чудесами техники следует сдержанно. И не стоит забывать, что расплачиваться (в прямом смысле) за достижения конструкторов придется нам, потенциальным покупателям. ЗР



КЛИМАТ – КОНТИНЕНТАЛЬНЫЙ

Девушка-полицейский придирчиво расспросила **Кирилла Милешкина**, прибывшего в аэропорт Ганновера, о цели визита. Перед вылетом обратно ее коллега внимательно изучил фотоаппарат и карту памяти. Неужели объект столь ревностной охраны – последние разработки компании «Континенталь»?

Полигон «Контидром» – главный испытательный центр концерна, где обкатывают все его разработки. Ведь «Континенталь» – это не только всем известные шины, но и сенсорные дисплеи, комбинации приборов, блоки управления автоматизированными коробками передач, датчики столкновения с пешеходом, турбонагнетатели, форсунки впрыска... Недаром «Континенталь» входит в пятерку крупнейших мировых поставщиков автокомпонентов.

Разноплановость интересов компании демонстрирует, например, электромобиль на базе «Рено-Меган» (неофициально – «Контимобиль»). Практически вся его начинка разработана «Континенталем», включая двигатели, управляющую электронику и аккумуляторы. Экологически безопасная обивка сидений тоже своя. И конечно, шины. «Конти.еКонтакт» созданы специально для гибридов и машин на электротяге. Их конструкцию отличает низкое сопротивление качению при минимальной потере сцепных свойств. Спецификой назначения обусловлен и уникальный типоразмер — 195/55 при посадочном диаметре 20 дюймов.

МЕЛКАЯ БИЖУТЕРИЯ

Давно всем известный ручник с электромеханическим приводом в «Континентале» решили сделать удобнее. Теперь стояночный тормоз включается всякий раз, как только машина останавливается. Пока водитель за рулем, лампочка на клавише не горит, не раздражая ненужной информацией. Но стоит открыть дверь, сигнализатор вспыхивает, подтверждая, что временный режим сменился постоянным.

Новая система позволяет не бояться многих привычных вещей. Скажем, на склоне ассистент троганья теперь может удерживать машину вместо нескольких секунд аж до десяти минут. Можно расслабиться и в пробке.

В недавно проведенном нами тесте систем, сканирующих дорожные знаки, (ЗР, 2012, № 6) мы попеняли на неудобную подачу информации в «Опеле-Инсигния». Чтобы увидеть предупреждение о знаке, приходилось переводить взгляд с дороги на дисплей, расположенный на приборном щитке. «Континенталь» придумал оригинальный выход. Зафиксировав ограничения скорости, электроника увеличивает сопротивление на педали газа. Прозрачный намек, что быстрее ехать не стоит. Как логичное развитие идеи коллеги-журналисты предложили отключать усилитель руля в зоне запрещенного обгона. Надеюсь, немецкие инженеры правильно поняли эту шутку. Кстати, удобный проекционный дисплей БМВ, отмеченный в том же нашем тесте, – творение как раз «Континенталя».

СЕРЬЕЗНЫЙ ПОДХОД

«Все мясо да мясо... Когда пиво будет?» – вопрошал герой известного анекдота. Наконец-то я дождался серьезных новинок. Вот эта стала развитием системы автоматического аварийного торможения. Но «Континенталь»

БМВ автоматически затормозил и отказался ехать дальше. Это не поломка, просто он получил предупреждение от машины, приближающейся из мертвой зоны справа.

пошел дальше – научил автомобиль вдобавок объезжать препятствие! Вначале все идет как обычно. Водитель слышит звуковой сигнал, предупреждающий об опасности, затем, если человек не реагирует, автомобиль сам приступает к экстренному торможению. А вот дальше, если всего этого оказывается недостаточно, автоматика заставит машину самостоятельно объехать препятствие. Впрочем, если водитель придет в себя, он и сам сможет это сделать – кто ему запретит?

Говорить о скором внедрении этой новинки в серию пока рано. К тому же на необходимость применять экстренное торможение прямо указывают Правила дорожного движения, а перестроение может легко спровоцировать другое столкновение, где объезжающий уже будет виновен на сто процентов. И никто не станет слушать оправданий, что машина, дескать, «повернула сама». Поэтому над новой системой еще работать и работать.

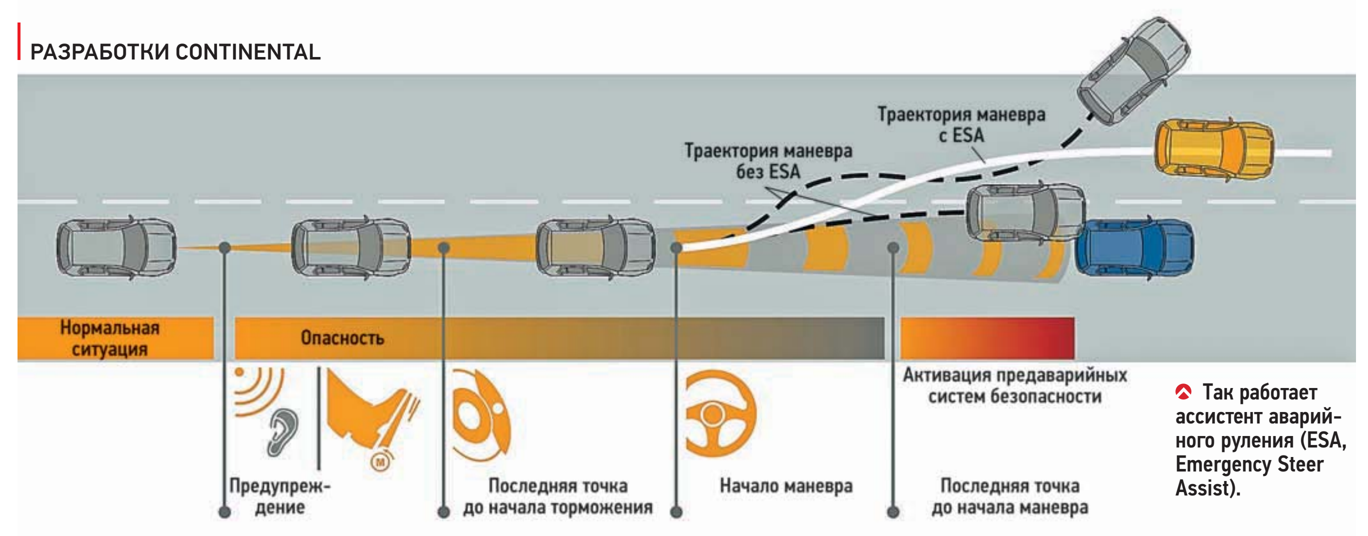
Зато единый протокол общения между автомобилями и объектами дорожной инфраструктуры вот-вот будет согласован и принят на вооружение ведущими автомобильными фирмами. Первые машины, умеющие общаться между собой и с дорогой, пойдут в серию через год-полтора. Как

«Континенталь» раскрыл новые возможности системы, контролирующей давление в шинах. Владелец узнает о спущенной покрышке, даже находясь вне машины: его проинформирует смартфон через специальное приложение. При подкачке система сама оповестит, когда давление достигнет нормы, отдельный манометр больше не нужен.





Необходимую величину давления заносят в память датчика перед установкой шины на автомобиль. Электронная часть переживет несколько покрышек: при демонтаже меняют только пластиковый корпус.



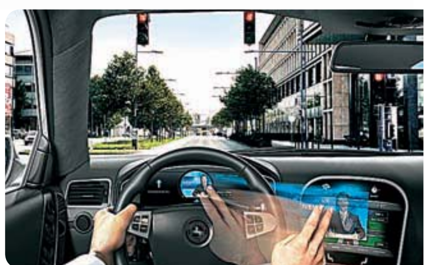
Так работает ассистент аварийного руления (ESA, Emergency Steer Assist).



Жидкокристаллические дисплеи, идущие на смену традиционным панелям приборов, развязывают руки компоновщикам и тюнинговым конторам. Закачал другую прошивку – и органы управления преобразились. Кроме того, владелец сможет самостоятельно формировать необходимый набор инструментов.

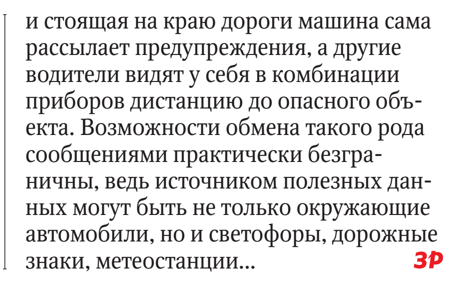


Полностью сенсорная центральная консоль – решение сомнительное. Такими приборами невозможно пользоваться вслепую. Приходится отвлекаться от дороги – небезопасно! Однако многие производители активно работают в этом направлении. К примеру, новый «Форд-Мондео», который покажут уже в этом году, точно получит такую систему.



Картинка с ТВ-тюнера по мановению руки переезжает с монитора на центральной консоли на место спидометра и тахометра. За жестикуляцией водителя следит камера, размещенная в потолке около салонного зеркала.

это работает? Вот на дисплее появился символ проблескового маячка – так меня заранее предупредил приближающийся сзади реанимобиль, поэтому у меня теперь есть возможность без спешки уступить дорогу. Вот разделенный на красный и зеленый секторы спидометр подсказывает, какую скорость поддерживать, чтобы проезжать перекрестки без остановки. Вот сломавшаяся



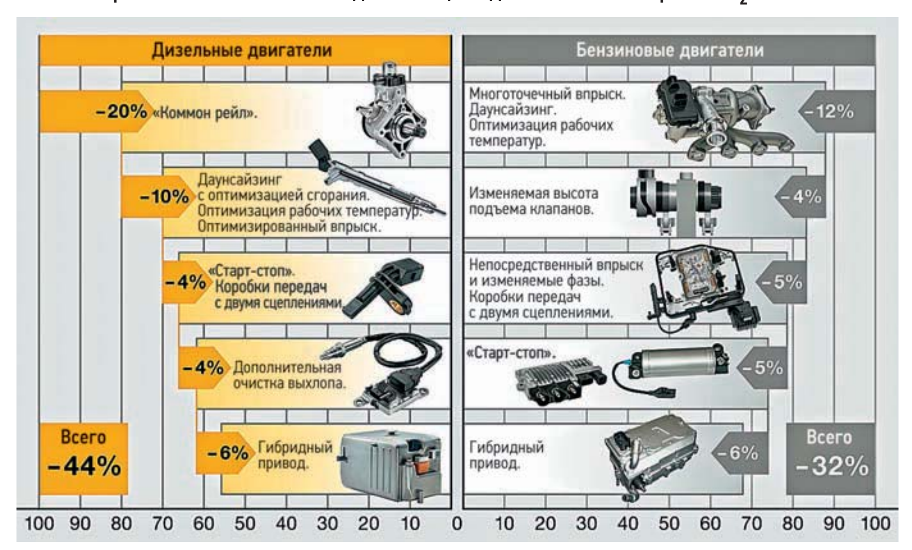
и стоящая на краю дороги машина сама рассылает предупреждения, а другие водители видят у себя в комбинации приборов дистанцию до опасного объекта. Возможности обмена такого рода сообщениями практически безграничны, ведь источником полезных данных могут быть не только окружающие автомобили, но и светофоры, дорожные знаки, метеостанции... ЗР

Отработка новых технологий ведется на существующих моделях. Посмотрите, как преобразили интерьер «Фольксвагена-Пассата» при работе над устройством, помогающим объезжать пешеходов.





Инженеры «Континенталь» так видят потенциал для снижения выбросов CO_2.



ПРОВЕРКА НА ПРОСВЕТ

Миллиметры пространства под днищем важны и для скорости, и для проходимости. В поисках интересных примеров под автомобили заглядывал **Кирилл Милешкин**.



Самый скромный дорожный просвет – у спортивных автомобилей. Чем ровнее покрытие, тем ниже можно установить кузов, опустив тем самым центр тяжести и улучшив устойчивость и управляемость. Например, клиренс у карта всего 20–30 мм. У машин Формулы-1 под днищем установлена так называемая доска скольжения толщиной всего в 10 мм, – если после финиша она стала тоньше хотя бы на 10%, гонщика дисквалифицируют. Таким образом организаторы следят, чтобы команды не изменяли дорожный просвет по ходу гонки.

Разумный минимум клиренса для дорожных машин – 100 мм. Именно столько под днищем самых экстремальных суперкаров. Трудностей при проезде неровностей добавляют огромные передние свесы. Среди опций для «Ламборгини» есть функция подъема передка на 45 мм для штурма «лежачих полицейских» и заезда на пандусы многоэтажных парковок. Иногда малым дорожным просветом удивляют и бюджетные модели. Так, у полностью груженных «Жигулей» от каталитического нейтрализатора до земли всего 90 мм. Есть невысокие показатели и в стане кроссоверов: «Пежо-3008» и «Мицубиси-ASX» не набирают и 160 мм под нижней точкой днища. Неплохой результат для легковушки, но не для вседорожника. А что творят любители тюнинга! Иногда они опускают кузов до формульных 50–70 мм.



«Фольксваген-Гольф» второго поколения имел в гамме по-настоящему уникальную модификацию «Кантри». Кузов пятидверного хэтчбека водрузили на раму, снабдили обвесом, установили полноприводную трансмиссию с вискомуфтой. В нормальных условиях на заднюю ось передается 5% крутящего момента, а при пробуксовке – до 70% тяги. Чем не кроссовер?! Официально заявленные 180 мм дорожного просвета позволяют без опаски съезжать с асфальта. По факту же большинство деталей находится на расстоянии не меньше чем 200 мм от земли! Эту модель можно уже отнести к раритетам: «Кантри» выпускали меньше двух лет (с весны 1990-го по конец 1991 года), свет увидело около 7800 экземпляров, многие из которых не дожили до сегодняшних дней.





В портальных мостах, напоминающих своей формой букву *П*, балка поднята над осью вращения колес. На внедорожниках такое решение увеличивает дорожный просвет на 40–140 мм. В городских автобусах и троллейбусах пол, наоборот, должен быть низким. И в идеале ровным по всей длине салона. Для этого портальный мост устанавливают вверх ногами. По данным лидеров в производстве такой продукции – компаний ZF и «Фойт», пол оказывается ниже колесных ступиц более чем 200 мм, то есть почти на одном уровне с бордюром. А ведь еще недавно разница составляла две-три ступеньки.

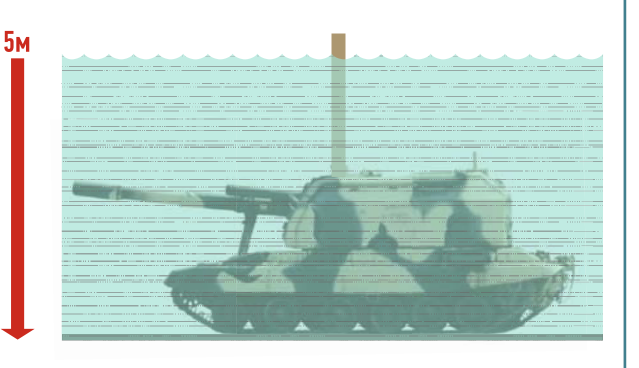


Изменять дорожный просвет может владелец любого автомобиля – достаточно приобрести регулируемые амортизаторы. В зависимости от назначения (ралли, трековые заезды, дрифт, повседневная езда) клиренс гуляет на 70–100 мм от штатного положения машины как в плюс, так и в минус. Но для этого придется лезть с ключами под машину.



По-настоящему резвиться на бездорожье можно, когда под днищем более 200 мм. Увы, многие современные кроссоверы таким показателем похвастаться не могут. Высокопрофильная резина и регулируемая пневмоподвеска поднимают клиренс до 300 мм. А у легендарного американского военного «Хаммера», равно как и у его аналогов из других стран, расстояние от днища до земли превышает 400 мм. Ведь по долгу службы автомобиль должен покорять препятствия полуметровой высоты. Таким клиренсом располагает даже не всякий полноприводный грузовик. Однако до портального погрузчика (на фото) им всем далеко. Тот с легкостью пропускает под собой целые контейнеры.





Слабое звено при форсировании луж и речек – воздухозаборник: через него вода попадает в двигатель и наносит смертельный гидроудар. Поэтому глубина преодолеваемого брода в характеристиках серьезной техники идет отдельной строкой. Например, старина «Ленд-Ровер Дефендер» может нырнуть без последствий в 500-миллиметровую толщу воды, «Тойота-Ленд Крузер 200» покорит 700 мм, а для пикапа «Форд-Рейнджер» заявлены все 800 мм. Это, кстати, больше, чем у армейского «Хаммера». Для вездеходов и танков не предел и полтора метра, а оснащенные системой для подводного вождения могут погружаться до пяти. Пример другой крайности – «Форд-Фокус 2»: его воздухозаборник установлен ниже фары.

АВТОСАЛОН ПОД ОТКРЫТЫМ НЕБОМ

Шоу в Гудвуде поражает любого, посетившего его впервые, фантастическим разнообразием: экспозиция гражданских ретромашин и мотоциклов, авиашоу, тюнинг, бесчисленные лотки с сувенирами... **Кирилл Милешкин** оценил фестиваль как выездную автовыставку.

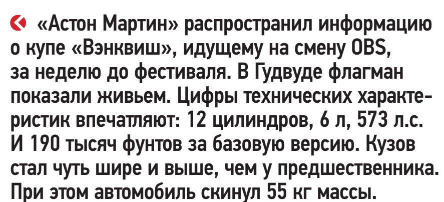
Основное блюдо британского мероприятия – разумеется, заезды легендарных спортивных автомобилей всех времен под управлением заслуженных гонщиков. Тот, кто все-таки оторвет взгляд от этого завораживающего действа, увидит немало интересного. Большую площадь занимают стенды автомобильных концернов. Само по себе количество премьер, возможно, и не впечатлит. Зато почти все они дышат скоростью и тягой к рекордам.

«Ягуар» впервые показал публике предсерийный вариант компактного родстера «F-Тип» – пока в камуфляже. В отличие от внешности, начинка модели известна. Представленный образец получил новый 3-литровый V6 в самом мощном – 380-сильном – варианте, с механическим нагнетателем. Базовым мотором станет 2-литровая «четверка» с турбонаддувом, ее отдача около 240 л.с. Родстер почти на полметра короче «Ягуара-ХК», что обеспечивает неплохую экономию в массе.



Первые публичные заезды провел электрический суперкар «Инфинити Эмердж-е». Два электромотора выдают 408 л.с. Энергию для них вырабатывает двигатель внутреннего сгорания объемом 1,2 л. Непривычно тихий суперкар способен преодолеть до 50 км, не загрязняя воздух. Вопрос о серийном выпуске пока открыт, но появление такой модели в гамме «Инфинити» явно необходимо.

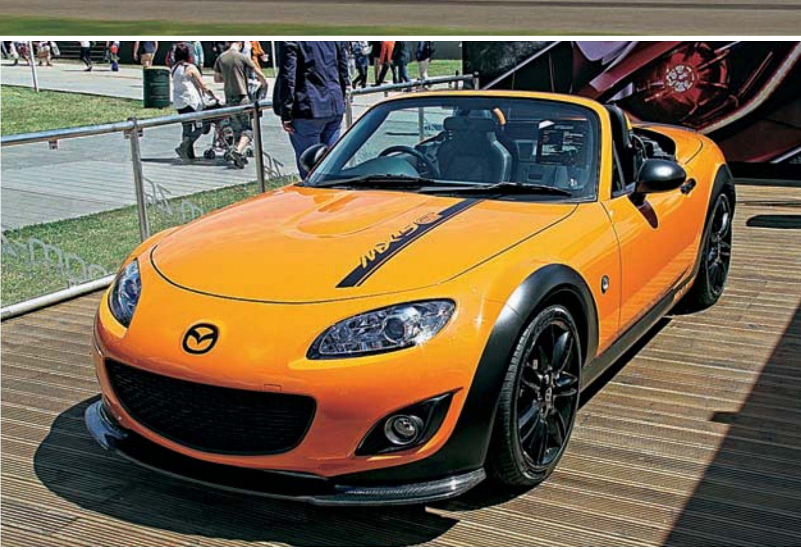




«Астон Мартин» распространил информацию о купе «Вэнквиш», идущему на смену DBS, за неделю до фестиваля. В Гудвуде флагман показали живьем. Цифры технических характеристик впечатляют: 12 цилиндров, 6 л, 573 л.с. И 190 тысяч фунтов за базовую версию. Кузов стал чуть шире и выше, чем у предшественника. При этом автомобиль скинул 55 кг массы.

Универсал «Мерседес-Бенц CLS Шутинг Брейк» рассекретили аккурат накануне мероприятия в Гудвуде. Тем не менее особое блюдо концерн все же приготовил. Перед зрителями продефилировала топовая модификация CLS 63 AMG, спрятавшаяся, как и некоторые другие новинки, под камуфляжем. Грозный рык исходит от 5,5-литрового V8 с двойным турбонаддувом, развивающего 525 л.с. и 700 Н·м. Опционный пакет «AMG Перформанс Пэк» добавляет 32 л.с. и 100 Н·м. Однако с ним время броска до 100 км/ч сокращается всего на одну десятую секунды – до 4,3 с.

Техническая информация о концепте «Альпин А110-50», выпущенном в честь полувекового юбилея прародителя компанией «Рено», была известна еще весной. В Гудвуде состоялся публичный показ машины, а в качестве кульминации – проезд по трассе в группе серийных суперкаров. «Альпин» действительно имеет шансы стать таковым лет через пять. В «Рено» оценили реакцию публики и озаботились поиском партнера для реализации проекта. Им может стать «Даймлер» или «Лотос». Цену обещают достаточно привлекательную: 50–55 тысяч евро за большое 400-сильное купе.



«Мазда» выкатила очередную версию родстера MX-5. Стандартный 2-литровый мотор разозлили со 160 до 208 л.с. С возросшей мощностью без проблем справляется штатная 6-ступенчатая механическая коробка передач. В списке доработок машины броского оранжевого цвета значатся по-иному настроенные выпуск и ходовая часть, новый аэродинамический обвес. Изменения добавили к названию приставку GT. Пойдет ли такой автомобиль в производство, пока не решено.

На момент проведения фестиваля в «Рено» еще не рассекретили данные о новом поколении «Клио», однако привезли в Великобританию заряженную «Клио RS». Разглядеть черты машины под камуфляжной пленкой сложно. Энтузиасты могут сами пририсовать измененные бамперы, накладки порогов и спойлер к фотографии обычной «Клио». Под капотом трудится 1,6-литровый турбомотор отдачей более 200 л.с. в паре с роботизированной коробкой с двумя сцеплениями. Первые серийные «эрэски» отправят клиентам весной будущего года.

ВОДОРОДНАЯ БОМБА

В гоночные серии всерьез вторгаются болиды на нетрадиционных источниках питания. В этом году впервые гонку «24 часа Ле-Мана» выиграли гибридные «ауди», а на будущий сезон запланирован старт в многочасовом марафоне водородомобиля «Грин-GT H2». Его два трехфазных синхронных электромотора общей мощностью 544 л.с. запитаны от топливных элементов и раскручиваются до 13 500 об/мин, выдавая на задние колеса крутящий момент 4000 Н·м. Именно создание компактного источника тока, способного отдать в нагрузку 400 кВт, было главным камнем преткновения для разработчика – компании SymbioFCell. Но технические трудности преодолены, и машина без проблем разгоняется до 300 км/ч.

Любопытно, что в этом прототипе сцепление отсутствует: двигатели жестко связаны с колесами только через редуктор с дифференциалом. Но ведь для электромобиля и коробка передач не нужна. Что касается шасси, то здесь все куда более традиционно: для революционной машины позаимствована ходовая от «Вельтера», участвовавшего в «Ле-Мане» в 1990-е годы.

Водород хранится в двух композитных баллонах при давлении 350 бар и расходуется со скоростью 12,5 кг/ч. Этот запас рассчитан примерно на час гонки.

Баллоны с водородом первыми бросаются в глаза при взгляде на новинку будущего сезона.



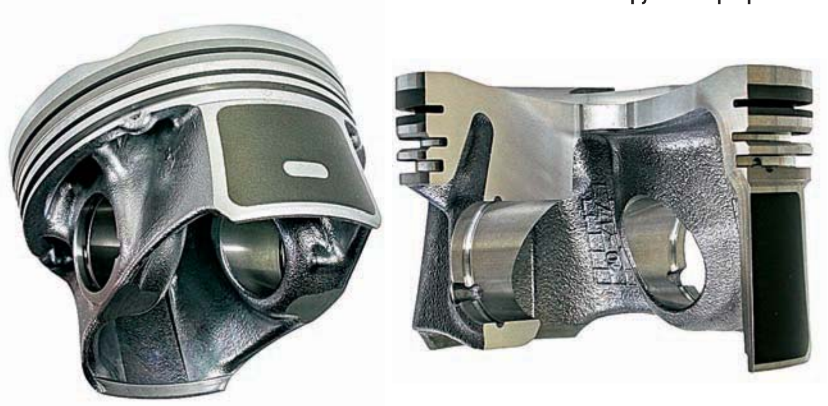
БОРЬБА ПРОТИВОПОЛОЖНОСТЕЙ

Какие поршни лучше – алюминиевые или стальные? Вопрос до сих пор не получил однозначного ответа. Так, компания «Кольбеншмидт» объявила о поставках некоему «южногерманскому производителю автомобилей премиум-класса» стальных поршней, тогда как до сих пор в его моторах применялись почти исключительно алюминиевые. Оказалось, благодаря новой технологии удалось сделать стальные поршни даже легче аналогов из крылатого металла. Особо тонкие стенки, уменьшенная высота – у алюминиевого поршня отыграно 40 г массы.

Почти одновременно не менее известная фирма «Федерал-Могул» представила новое поколение алюминиевых поршней Advanced Elastoval II специально для турбодизелей с удельной мощностью свыше 90 кВт/л. Технология DuraBowl с частичным расплавлением алюминия на рабочей поверхности поршня позволяет сделать его микроструктуру плотнее и повысить усталостную стойкость. Толщина стенки снижена с обычных 4 мм до 2,5 мм. Масса поршней уменьшилась на 20%. А название намекает на асимметричность: чтобы обеспечить требуемую прочность, разработали сложную форму в зоне перехода от стенок к днищу, снабдили поршень ребрами жесткости и т. п.

Первыми получат новые поршни 3-литровые двигатели БМВ с тройным наддувом. Их удельная мощность достигает 93 кВт/л – рекорд для серийных дизельных моторов.

Новый алюминиевый поршень снаружи и в разрезе.



НЕ ТЕРЯЙ РАВНОВЕСИЯ

Калифорнийская компания «Лит моторс» представила свое видение городского транспортного средства. Как и «Смарт», ее С-1 рассчитан на двух седоков; правда, и колес у него только два. Но не спешите причислять машину к мототехнике. Устойчивость у «Лита» не чета мотоциклетной, ведь за нее отвечает пара гироскопов, вращающихся со скоростью 12 000 об/мин. Так что С-1 не упадет при остановке и даже, как обещают создатели, при боковом столкновении!

Аппарат работает на электротяге. Привод у него полный: в каждом колесе смонтировано по 27-сильному мотору. Заряда батареи, опять же по заверениям разработчиков, хватает на 320 км пробега со скоростью до 160 км/ч. Восполнить энергию можно либо за 30 минут, либо часов за шесть, в зависимости от типа источника питания. При торможении энергия направляется всё в те же гироскопы, придавая им дополнительное ускорение. Любопытно, что два колеса не стали препятствием для наличия в салоне кондиционера, пары эйрбегов для водителя и пассажира и даже доступа в Интернет через смартфон.

Первые экземпляры поступят на рынок в 2014 году по цене около 15 000 долларов, затем появятся версия с панорамной стеклянной крышей и кабриолет.

С-1 в родной городской стихии. Ему не страшны ни пробки, ни проблемы с парковкой.



ГЛЯЖУ В ТЕБЯ, КАК В ЗЕРКАЛО

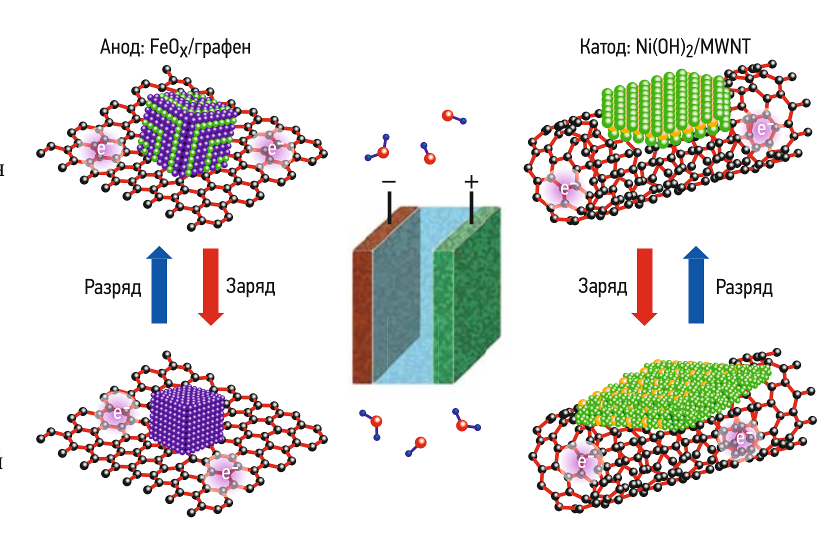


В данном случае мы имеем дело со специализированным монитором, полноценно заменяющим салонное зеркало. В отличие от систем для облегчения парковки, тут совсем иной уровень требований к разрешению и яркости картинки.

Нынешний «Ле-Ман» просто пестрел революционными решениями. Вот еще одно: в чемпионских болидах «Ауди-R18» отменили обычные зеркала заднего обзора. Раньше пилоты обходились боковыми зеркалами, но неудобства доставляли мертвые зоны и вибрации. Теперь с этим покончено. Как и с возможностью ослепления водителя (гонка проходит и ночью). Обстановку позади автомобиля фиксирует камера и передает изображение на светодиодный дисплей в кокпите. Для гонок привычную систему заднего обзора усовершенствовали, ведь вибрации и скорости здесь куда больше, чем на обычных авто. В распоряжении пилота очень четкая картинка с диаметром пиксела 0,1 мм, транслируемая без всяких запаздываний: разработчики добились, чтобы даже на скорости 330 км/ч система отображала обстановку в срок. Камера расположена так, что на нее не могут попасть ни грязь из-под колес, ни струи ливня. Ну а про возможность отображения дополнительной информации не стоит и говорить, это сегодня умеют делать даже обычные зеркала.

ЭДИСОН СЕБЯ ПОКАЖЕТ

Среди множества изобретений Томаса Альвы Эдисона числится и железоникелевый аккумулятор с щелочным электролитом. Штука надежная, недорогая, но по характеристикам безнадежно отставшая от современных литиево-ионных аналогов. Группа ученых Стэнфордского университета стряхнула со старенькой батареи пыль и приспособила к ней самые современные технологии, а точнее, изобретение российских нобелевских лауреатов – графен. Свернутые из него трубки позволили добиться невероятных скоростей заряда-разряда: отдать запасенную энергию аккумулятор может за 30 с, а набрать заряд – всего за пару минут! К тому же новинка взрывобезопасна. При этом удельная энергоемкость 120 Вт·ч/кг вполне сопоставима с таковой у стандартных литиево-ионных батарей. Зато несопоставимы цены: никель и железо к дорогим металлам никак не отнесешь. Что касается долговечности, то после 800 циклов емкость батареи уменьшилась на 20%, и это пока ее слабое место.



При изготовлении анода ученые выращивали кристаллы окиси железа на графене. Кристаллы гидроксида никеля для катода прорастали в углеродных трубках.

ЗА КОЗЛА ОТВЕТИШЬ

Как утверждают дилеры, «УАЗ-Хантер» редко приезжает к ним после 20–30 тыс. км – настоящие мужики предпочитают холить своих «козликов» самостоятельно. Трудоемкость работ оценил **Игорь Козлов**. Фото **Константина Якубова**.



ГЕРОЙ НАШЕГО ВРЕМЕНИ

Каждый визит в моторный отсек «Хантера» – уже героизм: капот ложится на водосток ветрового стекла без какой-либо фиксации. Достаточно порыва ветра – и вас накроет, случаи были. Не поленитесь зафиксировать капот в поднятом положении, например, резиновым жгутом с крючками, зацепив их за проемы дверей, – целее будете.

Самый популярный мотор – бензиновый ЗМЗ-409. Доступ к свечам отличный, но высоковольтные провода и выводы катушек не имеют маркировки номера цилиндра, за это и снижаем оценку. Важно помнить, что одна катушка обслуживает первый и четвертый цилиндры, а другая – второй и третий. Не иначе! Свечи – под ключ «на 16».

Конструкция воздушного фильтра в точности как на «Патриоте» (ЗР, 2008, № 11). Но на «Хантере» не нужно снимать «бочку» целиком, и это плюс. Крышка в сборе с фильтроэлементом вынимается без проблем. Отстегнув разъем с датчика расхода воздуха и распустив червячный хомут гофра, отводим детали в сторону. Остается отвернуть центральную гайку под ключ «на 17».

С заменой масла, охлаждающей жидкости и топливного фильтра управились быстро, хотя и пришлось лечь. При таком большом дорожном просвете можно обойтись без смотровой канавы.

С ремнями навесных агрегатов сложнее: нет автоматических натяжителей. Без опыта лучше не соваться, поскольку недотянуть или перетянуть – одинаково плохо. Для натяжения ремня ГУРа крутим ходовой винт, ослабив при этом крепеж насоса (натяг за счет смещения агрегата). В приводе генератора имеется отдельный натяжной ролик. Сперва ключом «на 12» ослабляем гайку его крепления, а затем ключом «на 10» крутим ходовой винт. Здесь понадобится удлинитель

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

«УАЗ-Хантер»

ДЕБЮТ: представлен в 2003 году, став последней инкарнацией 469-й модели образца 1972 года.

КУЗОВ: 5-дверный универсал.

ДВИГАТЕЛИ: в ходе эволюции устанавливали разные агрегаты; в настоящее время – бензиновый ЗМЗ-4091, Р4, 2,7 л, 112 л.с., и дизельный ЗМЗ-5143, Р4, 2,2 л, 92 л.с.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: М5.

ПРИВОД: задний, с жестким подключением переднего моста (без межосевого дифференциала).

МОДИФИКАЦИИ: 315196-130, 315196-130-01, 315196-035, 315196-035-01, 315148-156 Diesel, 315148-055 Diesel.

ЦЕНА В ИЮЛЕ 2012 ГОДА: бензиновая версия с тентом, без ГУРа – от 392 000 руб., дизельная (только в полной комплектации) – от 495 000 руб.

400–500 мм, поскольку винт расположен достаточно глубоко.

МУЖСКОЙ РАЗГОВОР

С недавних пор на часть «хантеров» стали устанавливать долгожданный дизель ЗМЗ-514. Но эти машины не все дилеры обслуживают – на момент подготовки материала завод не предоставил техдокументацию! Мы стали первопроходцами.

Пожалуй, сложнее всего заменить поликлиновые ремни, поскольку поверх них обосновался зубчатый ремень привода ТНВД. Разумеется, не сняв «зубастика» и не разобрав привод, те ремни никак не удалишь и не установишь. Только не надо ругать конструкторов за такую компоновку: им поставили задачу конвертировать обычный бензиновый мотор малой кровью, то есть без изменения цепного привода ГРМ, головки и блока. Вот почему натяжной ролик ремня генератора оказался под пластиковой крышкой привода ТНВД, – даже для корректировки натяжения ее надо снимать. Да и доступ к ходовому винту крайне неудобен.

Воздушный фильтр поменять сложнее, чем на бензиновом двигателе: крышка в сборе с фильтроэлементом упирается в радиатор. Вместе их не вынуть. Приходится распускать хомуты крепления и снимать корпус целиком.

Для замены охлаждающей жидкости снимаем защиту моторного отсека – долой пять болтов под ключ «на 10». Не удивляйтесь, если некоторые из них завернуты не по резьбе, а часть кронштейнов приварена к раме криво. На скорость самой машины это не влияет, но вот на быстроту демонтажа – еще как. Рекомендуем целую резьбу покрыть антикором, а слизанную нарезать вновь под М8. Сливная пробка радиатора показана на фото, а на блоке двигателя она в районе левой опоры (под турбиной).

Доступ к топливному фильтру отличный. Отвернув два болта, отводим корпус со сменным картриджем от кронштейна. Шланги и разъемы можно не отсоединять, в этом случае разбираем конструкцию на весу. Прежде чем вворачивать новый картридж, заполните его топливом – так легче удалить воздушные пробки. При сборке будьте аккуратны с проводами «массы»: их наконечники хлипкие, легко повредить и сами провода.

Свечи накаливания обычно выхаживают более 80 тыс. км. Но рано или поздно менять их придется – тогда и узнаете, что без инструмента с высокой головкой на карданчике к свечам первого и четвертого цилиндров не подобраться.

КУЛАЧНЫЕ БОИ

На машинах с мостами «Спайсер» особого внимания заслуживают шкворневые узлы поворотных кулаков. Обычно к 30 тыс. км пластиковые вкладыши изнашиваются и колеса встают домиком.

Ключом «на 24» отворачиваем гайки пальцев и, отделив прокладку от кулака, снимаем шайбы. Для вывертывания втулок понадобится оригинальный ключ 3160-2304. Он неудобен, поскольку имеет лишь отверстие под вороток, отчего рукоять встает только в четырех положениях (если это отверстие оказалось смещенным относительно зацепов). А удобная позиция для страгивания втулок весьма важна, ведь момент ломовой – до 300 Н·м! Лучше изготовить похожий ключ из ударной головки «на 23», сточив излишки на наждаке и оставив два диаметрально противоположных усика шириной 9,5 мм. Таким работать гораздо удобнее – можно использовать трещотку, обеспечив себе удобную позицию рычага. Но прежде обстучим пальцы в осевом направлении, только аккуратно, чтобы не замять резьбу.

Вывернув втулки, вынимаем и осматриваем пальцы. Если они в язвах от коррозии, меняем. Теперь подходящим крючком поддеваем остатки старых вкладышей и извлекаем их пассатижами с узкими губками.

Собираем в обратном порядке, не забыв заложить смазку. Затягивая втулки, важно обеспечить одинаковое расстояние от привалочных плоскостей шайб до поворотного шара при обязательном отсутствии люфта. В довершение затягиваем гайки пальцев моментом 80–100 Н·м.

Лучше поставить более надежные комплекты. Например, алтайские пальцы с пресс-масленками и вкладышами из бронзы служат более 200 тыс. км (ЗР, 2010, № 1). Есть даже узлы на роликовых подшипниках, однако все эти конструкции завод официально не признал.

В ЧЕМ СИЛА, БРАТ?

С заменой масла в агрегатах ничего необычного: сливные и заливные пробки никуда не исчезли, несмотря на то что коробка передач сейчас корейская, фирмы «Даймос». Не забываем пошевелить колпачки сапунов и убедиться в их подвижности, а также прошприцевать крестовины и подвижные муфты карданных валов.

Меняя передние колодки, важно правильно сориентировать прижимную пластину: она несимметрична, есть вероятность поставить ее наоборот. Длинная сторона основания должна быть обращена к оси авто.

Мы часто ругаем производителей за трудоемкость замены лампочек, но по сравнению с УАЗом другие просто ангелы.

Здесь, куда ни сунься, попадаешь в каменный век. Так возились со своими машинами отцы и деды. Без отверток делать нечего, но даже они порой не помогут. Винты крепления фар и рассеивателей фонарей закисают после первой же зимы, и тогда не обойтись без дрели, силовых приемов и крепкого словца. Мораль: смазать резьбу антикором следовало до того, как перегорели лампочки.

НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ, тыс. км (лет)

Масло в двигателе, масляный фильтр	10 (1)
Воздушный фильтр: дизель/бензин	20/30
Топливный фильтр: дизель/бензин	30/20
Фильтр салона	отсутствует
Свечи зажигания	20
Ремень привода навесных агрегатов	–*
Привод ТНВД дизеля	40
Масло в агрегатах трансмиссии	40
Смазка в подвижных сочленениях карданных валов	10
Антифриз в системе охлаждения	60 (3)
Жидкость в приводе тормозов	(2)

Осмотр при каждом ТО, замена по состоянию.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ, руб.

Компьютерная диагностика двигателя	400
Диагностика ходовой части и тормозов	1000
Замена масла и фильтра двигателя (масло API SG/CD или SG для бензиновой версии и API CF-4/SG или CF-4 для дизеля)*	500
Замена фильтра воздушного или топливного: дизель/бензин	400/600
Замена ремней привода навесных агрегатов: дизель/бензин	1000/500
Замена привода ТНВД (дизель)	1700
Замена охлаждающей жидкости («Тосол-А40М» или Shell safe)*	1000
Замена масла КП (масло SAE 75W-85, API GL-4)*	500
Замена масла в раздаточной коробке (масло SAE 75W-90)*	500
Замена масла в редукторах мостов (масло SAE 75W-90)*	500
Шприцевание подвижных сочленений карданных валов (смазка «Литол-24» или NLGJ 3)*	500
Замена свечей зажигания	400
Замена тормозных колодок передних/задних	1000/1300
Замена тормозных колодок передних вместе с дисками	1500
Нормочас	1000

Рекомендовано производителем.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ, руб.

Щетки стеклоочистителей: две передние + одна задняя	500 + 165
Масло в двигатель, порция на одну заправку (объем 7 л)	2100
Ремни привода вспомогательных агрегатов: дизель/бензин	580/470
Ролик натяжителя поликлинового ремня: дизель/бензин	325/250
Привод ТНВД с роликом (дизель)	850
Свечи зажигания (комплект)	480
Свечи накаливания (комплект)	2140
Масло в раздатку	470
Масло в редукторы мостов	940
Тормозные колодки ручника	240
Тормозные колодки передние	600
Тормозные диски передние	1770
Фильтры (бензин): масляный/воздушный/топливный	290/350/260
Фильтры (дизель): масляный/воздушный/топливный	290/350/235

При сборке двигателя на заводе во избежание путаницы высоковольтные провода второго и третьего цилиндров крепят времянкой. Когда она теряется, возникает шанс воткнуть не туда.

Уровень жидкости в бачке ГУРа должен быть по сеточку на холодном двигателе. Перед сборкой проверьте состояние прокладки крышки: порой она перекашивается при снятии.

Воздушный фильтр: гофр впускного патрубка отвели в сторону, сняв разъем с датчика расхода воздуха (показан стрелкой). При сборке заправьте паз резиновой прокладки на отбортовку корпуса.



Вид снизу на переднюю часть дизеля: поверх поликлиновых ремней установлен зубчатый, он для привода ТНВД. Ролик ремня генератора и ходовой винт оказались под пластиковым кожухом.

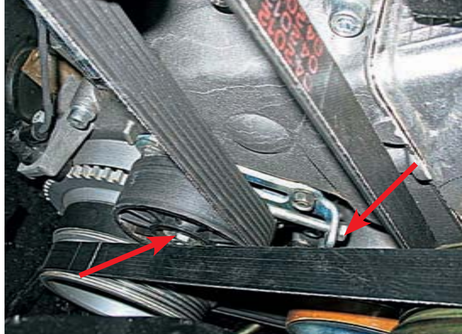
Сливная пробка под «Торкс-40» расположена рядом с нижним патрубком радиатора, а на блоке двигателя – над левой опорой. Бывает, вместо пробок устанавливают более удобные краники.





После замены топливного фильтра дизеля выгоняем воздух из системы: включаем зажигание, вывертываем пробку прокачки (стрелка) и ждем, пока топливо пойдет без пузырьков. Подстелите ветошь!

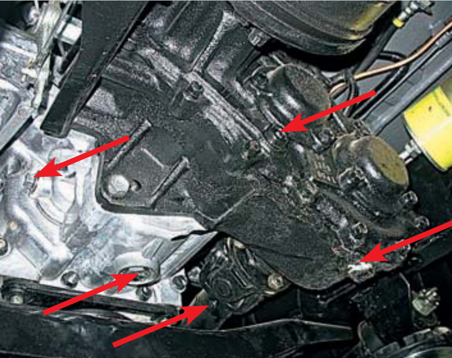
Ремень генератора, расположенный первым от двигателя, натягиваем вращением ходового винта после ослабления гайки крепления ролика (показаны стрелками; на фото бензиновая версия).



Разбираем шкворневой узел поворотного кулака. Палец еще цел, а вот вкладыш разбило в клочья, стыдно демонстрировать. Сверху резьбовой втулки показан фирменный ключ, крутить им неудобно.

Для натяжения ремня ГУРа ослабляем болты кронштейна насоса и контргайку ходового винта. На дизеле конструкция схожая, только форма кронштейна иная и винт стоит другой стороной.

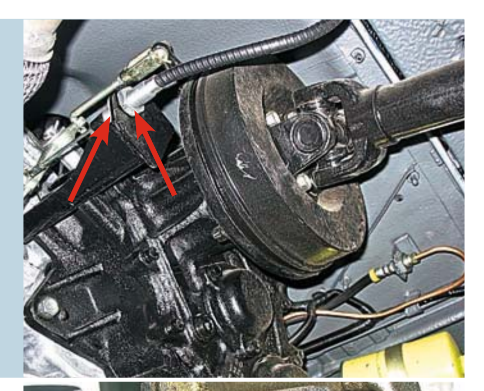




Сливные и заливные пробки коробки передач (М5) и раздаточной коробки, а также пресс-масленка шлицевого соединения кардана показаны стрелками. Сливная пробка раздатки – на герметике.

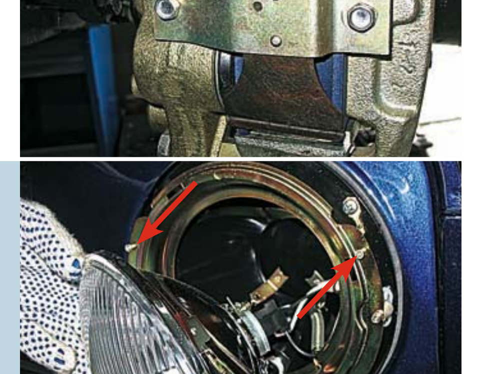


МОТО
4 ЛИТРА БАВАРСКОГО ›12
ПИТ-БАЙКИ ДЛЯ ДЕТЕЙ И ВЗРОСЛЫХ ›56
БОЛЬШОЙ ФРАНЦУЗСКИЙ МОТОЦИКЛ ›80
СТАВИМ «ЧЕРНЫЙ ЯЩИК» ›92
ТРЕК-ТЕСТ: «МИЗАНО» ›26
РЕПОРТАЖ ИЗ ИРАКСКОЙ ТЮРЬМЫ ›114
ШИФТЕР
МОТО
НА ПОЛНОМ ПРИВОДЕ ›22
ДВА ПОРШНЯ НА ШАТУН ›82
РЕЗНЯ НА МОНТАЖНОМ СТОЛЕ ›64
ОН РАСКАЧАЛ «ТЕЛЕСКОП» ›76
КУДА ПРИСТРОИТЬ БЕНЗОБАК ›88
«СИТРОЕН», НОЖОВКА, ЧОППЕР ›96
ZAETA 530DT
ПЕРВЫЙ СТРИТ-ТРЕККЕР ›34
трек-тест
ПО ГОНОЧНОМУ КОЛЬЦУ: «АДРИЯ»
тесты
МОТО
ЗАМЕНИТ ЛИ БАТАРЕЙКА БЕНЗОБАК? ›68
РЕЗЬБА ПО КА-СТОМУ ›72
ГАСИМ ВОББЛИНГ ›86
ЧЕРЕЗ ДВЕ АМЕРИКИ ›108
TRIUMPH TIGER EXPLORER 1200 ›12
ОСКАЛ БРИТАНСКОГО МОТОПРОМА
спорт
МОТОГОНКИ – БИЗНЕС ИЛИ ФИЛАНТРОПИЯ?
тесты
TRIUMPH TIGER EXPLORER
HONDA INTEGRA
H-D SPORTSTER IRON 883
STELS ATV 400 HUNTER
VAN VEEN OCR1000
реклама

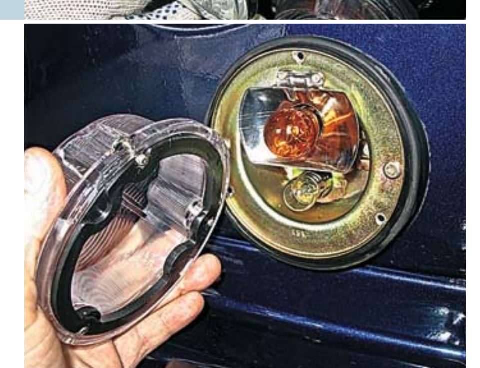


Центральный ручной тормоз регулируем смещением оболочки троса, вращая две гайки (показаны стрелками). Желтый бочонок в нижнем углу фото – бензиновый фильтр. Коробка передач здесь – фирмы «Даймос».

Прижимная пластина передних колодок состоит из двух деталей – вертикальной пружины и горизонтальной планки. Пружина симметрична, а планка – нет: длинной стороной должна быть к центру авто.



Винты ободка фары (здесь он уже снят) показаны стрелками. Благодаря разноудаленным прорезям в подвижной секции оптику неправильно не воткнешь. Но порой и не снимешь из-за коррозии крепежа.



С секцией поворотника и габаритки две беды: закисают недотянутые винты крепления рассеивателя, а сам рассеиватель из-за перетяжки винтов лопается. Уловить середину трудно.



Рассеиватель фонаря крепится саморезами. Нет проблем с коррозией, но свернутая резьба в корпусе – сплошь и рядом. Если же резьба в норме, то при затяжке крепежа может треснуть рассеиватель.

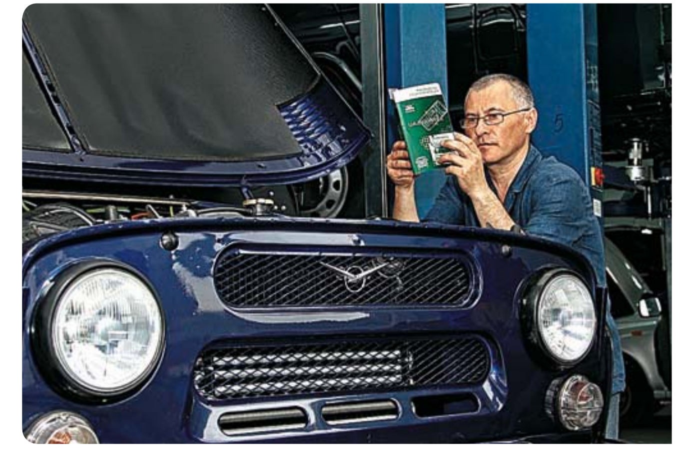
ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*



Операция	Оценка (баллов из 5)	Плюсы	Минусы
Замена масла в двигателе	4	Удобная заливная горловина, приемлемый доступ к фильтру.	Значимых минусов нет.
Замена свечей зажигания	3,5	Отличный доступ.	Нет «защиты от дурака» (можно перепутать провода местами).
Замена воздушного фильтра	4	Дубовая конструкция, хороший доступ.	Крепление корпуса хомутами подвержено коррозии.
Замена топливного фильтра	3,5	Фильтр под машиной, но при таком дорожном просвете доступ вполне приемлемый.	Хомут крепления с заусенцами – легко поранить руки и повредить фильтр.
Замена ремней навесных агрегатов	3	Понятно, что, где и как крутить.	Ремней два, плохой доступ к ходовому винту привода генератора.
Замена ОЖ двигателя	4	Есть сливные пробки на радиаторе и блоке. Бывает, вместо них ставят краники.	В большинстве случаев требуется широкая емкость.
Замена масла в КП	4	В любом исполнении имеются необходимые пробки.	Недостатков не выявлено.
Замена масла в узлах и агрегатах трансмиссии	3	Пробки четко различимы, ни с чем не перепутаешь.	Много обслуживаемых сочленений на карданных валах**.
Замена салонного фильтра***	2	Нет.	Фильтр отсутствует.
Замена ламп в головных фарах	3	Бывало и хуже.	Много крепежа.
Замена ламп в фонарях	3	Понятный доступ.	Надо снимать хрупкие рассеиватели.

*Авто с двигателем ЗМЗ-409 в сравнении с «Шевроле-Нива», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибалльной шкале (ЗР, 2008, № 6).
**Критикуем только с точки зрения обслуживания, а не надежности.
***Вне зачета.

Игорь Козлов: «Порадовала грамотно составленная инструкция по эксплуатации – не то что у некоторых иномарок. Но сколько умных книжек ни читай, без опыта и сноровки за обслуживание «Хантера» браться не стоит: машина рассчитана на рукастых парней с выдержкой и твердым характером».



Благодарим компанию «ТЕХИНКОМ Авто» на улице Кулакова (Москва) за содействие в подготовке материала.











FELIX. ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АНТИФРИЗ

РЕКОМЕНДОВАН в качестве антифриза для систем охлаждения автомобилей марок: Audi, BMW, Chevrolet, Chrysler, Citroen, Daewoo, Daihatsu, Fiat, Ford, GM, Honda, Hyundai, KIA, Lada, Mazda, Mercedes, Mitsubishi, Nissan, Opel, Peugeot, Renault, SAAB, Seat, Skoda, Subaru, Suzuki, Toyota, Volkswagen, Volvo, Cummins, DAF, MAN, MAZ, KAMAZ, GAZ, BELAZ

- **исключает** перегрев и переохлаждение двигателя;
- **защищает** от коррозии детали системы охлаждения;
- **обладает** увеличенным ресурсом эксплуатации;
- **снижает** расход топлива;
- **улучшает** работу двигателя и отопителя салона;
- **продлевает** срок службы системы охлаждения;
- **увеличивает** ресурс работы помпы, термостата, радиатора.

FELIX. ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ АВТОХИМИЯ И АВТОКОСМЕТИКА


МОТОРНОЕ МАСЛО


АНТИФРИЗ


ТОРМОЗНАЯ ЖИДКОСТЬ


СТЕКЛООМЫВАЮЩАЯ ЖИДКОСТЬ

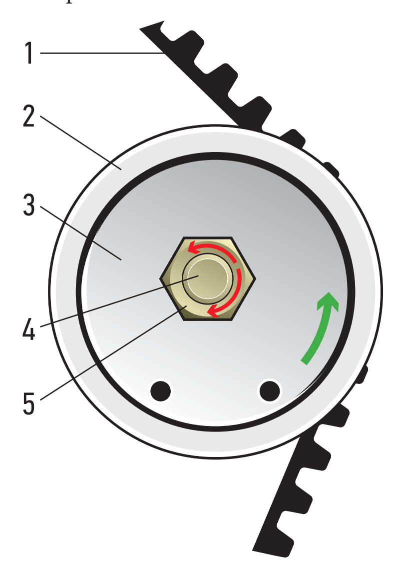

АВТОКОСМЕТИКА

НАТЯНУТЫЕ ОТНОШЕНИЯ

Для чего и как натягивают ремень привода ГРМ, расскажет **Игорь Сергеев**.

Если брючный ремень застегнуть не на ту дырочку, неудобства вам гарантированы. Ремень привода газораспределительного механизма заслуживает не меньшего уважения – обрыв или проскальзывание чреваты серьезным повреждением двигателя. Правда, неприятность чаще всего случается у дешевых автомобилей, натяжные устройства которых столь примитивны, что регулярно отслеживать состояние привода приходится самому хозяину. Беда, если он забывчив! Автомобилей с такими натяжителями колесит по дорогам немало: одних только переднеприводных ВАЗов (вплоть до первых выпусков десятого семейства) – легион! Аналогичные устройства нередко встречаются и на бюджетных иномарках.

Конструкция ясна из рисунка. Натяжной ролик **2** ремня **1** посажен на шариковый подшипник, а тот – на эксцентриковую (со смещенной от центра осью) втулку **3**. Все это крепится гайкой **5** на шпильке **4**. Если отпустить гайку и поворачивать втулку против часовой стрелки, ремень будет натягиваться. Для этой операции раньше у втулки был шестигранник под гаечный ключ, а позже его сменили два отверстия под спецключ. Последний можно заменить парочкой винтов подходящего диаметра и отверткой.



Простейший натяжитель ремня: 1 – ремень; 2 – ролик; 3 – эксцентриковая втулка; 4 – крепежная шпилька, 5 – гайка.

Ну а как угадать оптимальное натяжение ремня? Производитель полностью доверил это пальцам механика.

Кое-что ремень может подсказать сам. Правильно работающий привод шумит слабо. Перетянутый же ремень способен орать дурным голосом. При этом он сильно нагружает подшипники роликов – натяжного и (если есть) поддерживающего. А износ подшипников грозит их работой с перекосом и, конечно, разрывом ремня. Когда слышим, как он стучит по кожуху при нажатии на газ, а сняв защиту, видим, что вибрации треплют ремень, значит, давно пора подтянуть! Если делать это приходится часто, не исключено, что силовые кордовые нити ремня начали разрушаться. Нужно менять!

Производители импортных двигателей проработали эту тему основательней. Например, с помощью частотомера фиксируют частоту собственных колебаний ремня: последняя тем выше, чем сильнее он натянут. На двигателе «Рено-К7М» объемом 1,6 л частота колебаний натянутого ремня на участке между насосом охлаждающей жидкости и шкивом распредвала должна составлять 160 ± 10 Гц.

Следующий вариант натяжителя – полуавтоматический. Механика натяжения та же, что описана выше, но в эксцентриковую обойму встроили пружину. Нужно лишь совместить при замене ремня метки устройства, и пружина будет обеспечивать правильное состояние весь срок службы ремня. Подобные натяжители встречаются на автомобилях «Фольксваген», «Ауди», а ныне появились и на двигателях ВАЗ.

А вот автоматический натяжитель. Плунжер выдвигается из цилиндра под действием сильной пружины и отжимает рычаг с простым круглым роликом. Внутри напоминает амортизатор – тут и клапаны, и рабочая жидкость, поддерживающие точную работу натяжителя без чрезмерных колебаний. Чтобы привести устройство в исходное положение, плунжер вдавливают в корпус до совмещения отверстий под шплинт – и вставляют его. При установке натяжителя на двигатель нужно лишь выдернуть шплинт и провернуть коленвал на пару оборотов. Подобные или похожие автоматы можно увидеть на автомобилях «Киа», «Хёндай» и многих других. *ЗР*



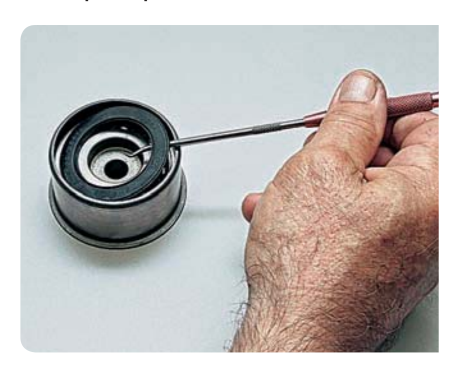
Типичный полуавтомат. Стрелка на эксцентрике подсказывает, в какую сторону его поворачивать при взводе пружины.



Натяжитель-автомат (здесь имитируется его работа). Отверстия под шплинт показаны стрелками.



Ролик – изделие высокоточное. Грязи на рабочей поверхности не должно быть. Смоем растворителем!



Нередко подшипники роликов страдают от недостатка смазки. Для проверки осторожно снимаем крышку. При необходимости промываем подшипник, сушим и закладываем новую смазку, например «Мобил-222».

Allied Nippon®

ТОРМОЗНОЙ МОМЕНТ

Да, эффективность торможения определяется (если не считать сцепления шин с дорогой) тормозным моментом, приложенным к колесам. И если колодки «правильные», то он достигает наибольшего значения, не уменьшается с ростом температуры, а остановка автомобиля происходит прогнозируемо, «почти моментально» и без неприятного шума.

Но что такое правильные колодки, где их взять и во что это обойдется? Начнем со второго пункта и обратимся к продукции компании Allied Nippon Ltd., входящей в TALVAR GROUP — огромный конгломерат фабрик по производству автомобильных компонентов с оборотом более 350 млн долларов США в год, одной из первой десятки наиболее динамично развивающихся компаний Индии.

Allied Nippon Ltd. состоит в TALVAR GROUP с 1956 г. Причем Индия Индией, но 30% акций принадлежат японской Hitachi Group Company. Все заводы компании полностью сертифицированы по стандартам TS-16949, QS 9000, ISO 9002, ISO 14001 подразделениями компании Japan Brake Industrial Co. Ltd. (JB), Tokyo, Japan — мирового лидера по производству тормозных систем и фрикционных материалов, а также уникальных высокотехнологичных присадок к фрикционным материалам, используемых крупнейшими в мире производителями оригинальных деталей тормозных систем. И в этом ключ к высочайшему качеству выпускаемых тормозных колодок, из которых почти треть идет прямиком на сборочные конвейеры таких известных фирм, как Nissan, Suzuki, Mitsubishi, Subaru, Toyota, Hyundai, Fiat, Ford, Daimler, GM, Honda, Yamaha, Kawasaki, Volvo Truck и ряда других. Кстати, треть — это от 3,6 млн комплектов дисковых колодок только для легковых авто и мотоциклов, которые компания производит в год, а есть еще и изделия для грузовиков, железнодорожного транспорта, спецтехники.

Все колодки Allied Nippon изготовлены по безасбестовой технологии «Минеральный металлик». Причем в Россию поставляют колодки двух групп на основе различных фрикционных смесей:

Стандарт Original Quality (смеси NAM110 и NAM112) —

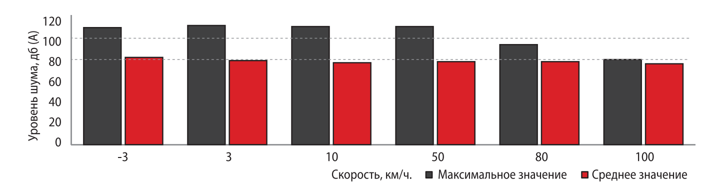


серые колодки в черно-красных коробках для любых автомобилей. Стабильный коэффициент трения, низкий уровень шума, отсутствие скрипов (благодаря специальным обрезиненным противоскрипным пластинам) — вот их сильные стороны. Больше того: эти колодки берегут диск, да и сами медленно изнашиваются (пробег не менее 15000 км).

Heavy Duty «Ferro Carbon» (смесь NAM114) для автомо-



билей, работающих в условиях напряженного городского цикла, окрашены в синий цвет и упакованы в сине-белые

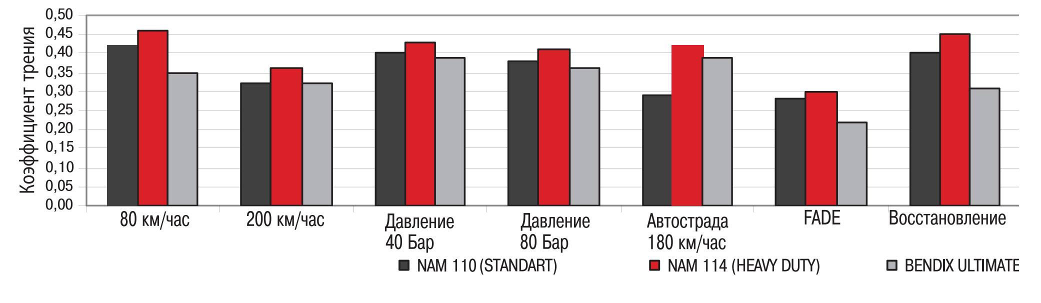


коробки. Эти колодки выполнены на основе сверхмягкого фрикционного материала с крупными включениями гранул мягких металлов и графита, что обеспечивает эффективное рассеивание энергии при частых торможениях, сокращает тормозной путь и сберегает диски. Колодки одобрены VCA (Vehicle Agency) для всех типов автомобилей и превосходят требования стандарта E — Mark R-90.

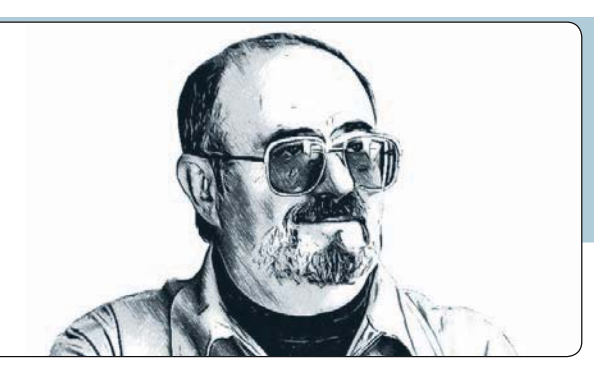
Все вышесказанное относится к дисковым колодкам, но ассортимент продукции Allied Nippon ими далеко не ограничивается. На наш рынок поставляются также колодки для барабанных тормозов, тормозные диски, тормозные цилиндры. Причем, перечисленные детали найдутся и для всех российских автомобилей, и для подавляющего большинства иномарок!

Буквально пару слов о накладках барабанных колодок. Они изготовлены по технологии «Органик» из материала SNA056M, сертифицированного по Международному стандарту ЕСЕ R-90, а также соответствуют ГОСТ 41.13-99 и выдерживают пробег до 60000 км!

В общем, колодки Allied Nippon — отличный продукт. Необходимо лишь правильно подобрать нужный для конкретного автомобиля артикул, что легко сделать на сайте www.allied-nippon.com. А найти его в продаже поможет компания ООО «Ниппон Брейк», генеральный дистрибьютор продукции Allied Nippon Ltd. на территории СНГ. Ее сеть уже сейчас охватывает все значимые регионы России и постоянно расширяется. Так что нет никакого смысла искать еще какие-либо альтернативные предложения: ведь по соотношению цена/качество тормозные колодки Allied Nippon вне конкуренции, поскольку не отличаются по характеристикам от оригинальных изделий, но существенно — в разы — дешевле!



Графики показывают результаты теста SAE J2522 (AK Master), который является одним из стандартов, принятым в компании Japan Brake Industrial Co. Ltd. для трех смесей: NAM 110 (STANDART), NAM 114 (HEAVY DUTY), BENDIX ULTIMATE (как наиболее близкая по позиционированию на рынке среди конкурентов).



ДЕРЖИ ГОЛОВУ В ХОЛОДЕ

Большинство автомобильных двигателей – тепловые. А значит, их приходится хорошенько охлаждать, напоминает **Анатолий Вайсман**.

Хрестоматийная ситуация: хозяин «Шкоды-Фабия» «вскипятил» двигатель AZE объемом 1,4 л. Понятно, после этого обнаружил «двойной уровень масла» в картере – и обратился за помощью к гаражному авторитету. Тот взялся помочь за недорого, и вот уже в моторе новая прокладка головки блока цилиндров, свежие масло и антифриз. Хозяин доволен: можно ездить! Но через несколько дней отметки на щупе вновь утонули. Почему?

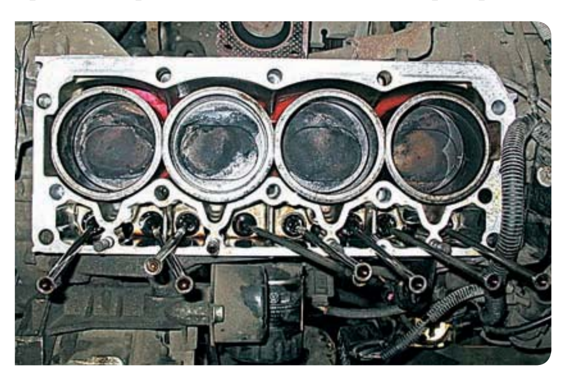
Причина проста: мужчины не сообразили, что головка из-за перегрева покоробилась – снизу вогнута корытцем. Поэтому ремонт, сведенный лишь к замене прокладки, оказался косметическим.

Что же это такое – перегрев? Если в уличной пробке мотор нагрелся сильнее обычного и гудит включившийся вентилятор, не стоит паниковать. Это нормальная работа системы охлаждения. Другое дело, если вентилятор не включается и температура неуклонно лезет вверх. Когда зашкалит, а из-под капота вырвется перегретый пар, не стоит рассчитывать, что это просто шутки неисправных датчиков, – скорей выключайте двигатель.

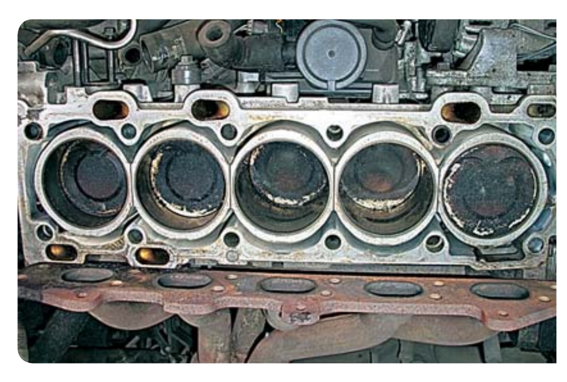
Спровоцировать неприятность способны также грязный (внутри и снаружи) радиатор, неисправный термостат, поломка помпы, обрыв ремня ее привода (там, где он отдельный) и многое другое. И нередко – разгерметизация системы, ведь при отсутствии избыточного давления жидкость кипит уже при 100 градусах (см. график), тогда как современные моторы оптимально работают при более высоких температурах – так настроены.

Температура охлаждающей жидкости не постоянна, но должна оставаться в заданных конструктором пределах. Но каких? В работающем двигателе жидкость нагрета почти до кипения, но кипеть не должна. Вот такой тонкий баланс! Пока рубашка охлаждения омывается жидкостью, все лишние калории теплоты рассеивает радиатор. И детали двигателя, испытывая лишь упругие деформации, благоденствуют. Но если жидкость закипит – беда.

Процесс часто начинается на входе в помпу, перед крыльчаткой, где статическое давление жидкости самое низкое. Пар, попадающий на лопасти крыльчатки, снижает ее напор. Замедляется циркуляция, и, если теперь жидкость закипит в рубашке охлаждения, это уже катастрофа: теплоемкость пара ничтожна, температуры деталей неудержимо лезут вверх – особенно тех, что в середине головки блока. Но в ее ажурной конструкции все связано: внутренние, самые горячие стенки стремятся рас-



В двигателе с «мокрыми» гильзами следует проверять, на одном ли уровне их верхние торцы.

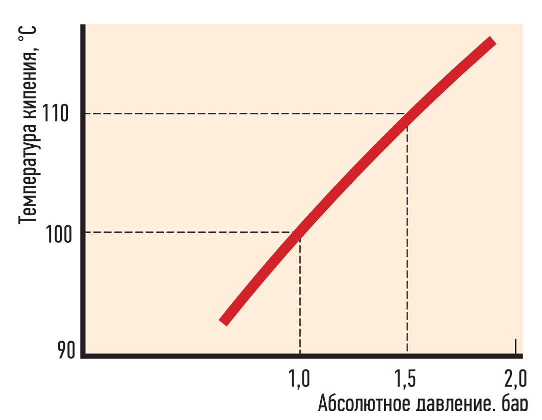


В этом двигателе была негерметична прокладка головки, жидкость попадала на поршни и смывала нагар.

Жесткая стальная линейка и набор щупов позволяют точно оценить деформацию головки.



На специализированном предприятии, измерив глубину «корытца», поверхность прилегания головки фрезеруют.



Зависимость температуры кипения ОЖ от ее абсолютного давления.

шириться сильнее наружных, а те мешают! В результате внутренние сжаты, а внешние растянуты. Чем больше разность температур, тем сильнее эти противоречия и тем скорее напряжения наиболее горячих точек металла достигнут предела текучести. И тогда головка получит необратимую пластическую деформацию. Ее привалочная поверхность (в прошлом плоская) приобретает форму вогнутого внутрь корытца.

Чем проверяем? Специнструмент (поверочная штанга) дорог. Нам хватает хорошей стальной линейки с набором щупов.

При глубине «корытца» не более 0,05 мм обычно достаточно заменить прокладку. Если его глубина не превышает 0,3 мм, фрезеруем привалочную поверхность головки, проверяем герметичность клапанов. Если нужно, притираем. А при деформации до 0,5 мм в дополнение к упомянутому фрезеруем и седла клапанов, которые наверняка ощутимо деформированы. При еще большем короблении головку чаще всего бракуют.

А что с распредвалами? Не будем говорить о страшном – когда поршни и камеры сгорания плавятся, а распредвалы свариваются с головкой намертво. Тут уж впору покупать новый двигатель, а прежний – на погост. Если же нейтрализатор еще не кашляет расплавленным алюминием, то коленчатому валу обычно хватает зазоров в постелях, чтобы выполнять свои функции. Хотя, конечно, каждый случай ремонта индивидуален. Что касается упомянутого двигателя «Фабии», то он не получил столь страшных повреждений. Поверхность прилегания головки к блоку пришлось фрезеровать на глубину всего 0,15 мм, герметичность клапанов нарушена не была.

Но не забудем, что у «Фабии» «мокрые» гильзы. Еще при разборке стало ясно: охлаждающая жидкость текла в картер не через прокладку головки (тогда на поршнях были бы видны промоины), а уходила низом – через медные уплотнительные кольца гильз. Вот и гильзы второго и третьего цилиндров слегка приподняты и от руки шевелятся! Значит, под них могли попасть твердые частицы, – тогда утечка закономерна и еще не побеждена. Поэтому мы сняли поддон, извлекли гильзы, выбросили старые медные кольца и, хорошенько очистив посадочные места, поставили новые. Собирали двигатель в полной уверенности, что теперь все будет в порядке. И не ошиблись. **ЗР**

АЛЮМИНИЕМ ПО ЖЕЛЕЗУ



За ответ на задачу «Секрет Полишинеля?» (ЗР, 2012, № 6) **Валерий Леонов** из Москвы получает навигатор MNS-525MP фирмы Mystery Electronics с высокопроизводительным процессором Samsung и GPS-модулем NXP компании Philips Semiconductors.

Из условия задачи следует, что типичный гаражный герой Вася давно знаком с капризами тормозов. Даже при хорошем уходе поршни передних рабочих цилиндров порой начинают заедать, а позже и вовсе клинят. Почему? Какова наиболее частая причина отказа и что с этим делать?

Большинство читателей, изучив условие, пришли к справедливому выводу, что все описанное относится к «Жигулям». На это есть явные намеки – от слова «давно» до яркого и светлого образа самого героя! Во времена, когда с сервисом было, мягко говоря, напряженно, любознательный автомобилист вольно или невольно постигал тайны техники – в основном именно «Жигулей». И все же многие из конкурсантов считают, что некоторые дефекты тормозов не стоит приписывать только машинам марки ВАЗ, поскольку, мол, возникают они по одним и тем же причинам, ведь *«физика и химия тут едины»*!

Но всегда ли дело только в этих науках? Мы, автомобилисты, часто сталкиваемся с человеческим фактором в самых различных его проявлениях. Например, с ошибками конструкторов, за которые впоследствии мы, владельцы, расплачиваемся! В тормозах «классики» Волжского автозавода можно встретить такие дефекты, которые на других машинах вы вряд ли найдете.

Кто-то скажет, что о «Жигулях» давно пора забыть, – но не поторопится ли он? Этих автомобилей еще очень много, владельцы обслуживают их самостоятельно (или, увы, вовсе не обслуживают), что увеличивает риск ДТП – ведь пренебрежение к тормозам обходится ой как дорого!

Начнем с терминов. Если расслоилась резина тормозного шланга и закупорила канал, мешая течению жидкости, – поршень не работает, но не заклинен, то есть подвижности не потерял. Иное дело, когда его приходится выбивать кувалдой.

Большинство конкурсантов объясняют проблему коррозией деталей. Влага с солью проникает под резиновые пыльники поршней, внутренность алюминиевого цилиндра начинает окисляться: его материал с некоторыми видами дорожной грязи никак не дружит. Версия приемлемая, если автомобиль стар, а владельцу-«бомбиле» некогда следить за пыльниками. А ведь их разрыв – приговор тормозу! В исправном узле поршень можно утопить даже нажатием пальца. Если же он тугой и двигается лишь под большим усилием, то и колесо тормозится слабее. Хворь эта, как показывает опыт, только прогрессирует, – в конце поршень заклинивает и его колодка не тормозит. А оставшаяся малоэффективна и к тому же нагружает диск однобоко, – изношенный, чего доброго, разрушится. Авторы многих ответов отлично описали эту ситуацию, но – применительно лишь к этой, традиционной картине коррозии.

ЗАДАЧА № 56

РУССКАЯ РУЛЕТКА НА АЗС

«Японка» работала как часы. Но однажды, после заправки в самую жару, такое началось!.. Горячий мотор дергается на холостых, тяжело пускается. Меняли фильтры, мыли форсунки – всё зря. Проверили давление топливного насоса – 2,3 атм. В пределах допуска. Но в прозрачной трубке обратки хозяин обнаружил мелкие пузырьки. Воздух? Нет, соединения бензопровода сухие. И тут осенило! Первым попался под руку съемник... шаровых опор, но и его хватило, чтобы мотор очень скоро запел, как положено.

Ваши версии, знатоки!

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 октября 2012 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.

Несколько знатоков разрабатывали другое направление, рассказывая, насколько важна точность зазоров между поршнем и стенкой тормозного цилиндра. Мол, при ее утрате начинаются *«неизбежные перекосы поршня с вытекающими отсюда последствиями в виде тормозной жидкости»*. Но хорошо известно, что поршень, даже тронутый коррозией, нередко удается реанимировать, просто прошлифовав шкуркой-нулевкой и не особенно заботясь о точности геометрии. Действительно, корпус рабочего цилиндра выполняет направляющую функцию, но, если уплотняющее кольцо в порядке, оно компенсирует и возможные перекосы поршня. Как видим, эта версия не делает нашу историю более понятной.

А главное – по условию задачи у Васи все происходило при полной внешней исправности тормозов! Значит, и пыльники были в порядке (чистые, плотные), и коррозии не наблюдалось. Что же получается? Уплотнения на своих местах, в цилиндре ржавчины нет, поршень чист, а двигаться не хочет? Раскроем карты. Виновница – опять-таки коррозия, но в другом месте. Вот ответ победителя конкурса. *«Однажды у меня даже чистый поршень (без резинки) приклинило в цилиндре! Почему? Обмерил штангенциркулем детали. Поршень стальной, идеально круглый. А вот алюминиевый цилиндр овальный, некруглость рабочей поверхности больше миллиметра! Откуда она взялась? Цилиндр установлен с натягом в чугунном суппорте. Но грязь проникает в зазоры – и при контакте с железом алюминий покрывается окислами. Чем больше объем этого белого вещества, тем сильней суппорт зажимает цилиндр по вертикали. Как избавиться от этих тисков? Опилил новые цилиндры так, чтобы они входили в суппорт без молотка. Хорошенько покрыл то и другое мовилем – и собрал. С тех пор причин для жалоб на тормоза нет»*.

Эх, прочесть бы эти слова некоторым автолюбителям!.. **ЗР**

Всем участникам беседы – спасибо. Валерия Леонова поздравляем с победой!



Валерий Жарков из Москвы за совет по замене приводного ремня агрегатов «Калины» получает набор ручного инструмента фирмы «СОРОКИН». **Сергей Евстифеев** из Москвы за способ ремонта защелки спинки сиденья – канистру масла ZIC южнокорейской фирмы SK Lubricants. **Сергей Кириенко** из Московской области сумел восстановить наконечник катушки зажигания – ему досталась батарея завода аккумуляторов «Сомбор».

ЛУЧШИЕ СОВЕТЫ НОМЕРА



В. ЖАРКОВ
На «Калине» с кондиционером понадобилось заменить шестиручьевой приводной ремень агрегатов 6РК1018 длиной 1018 мм. Попытки использовать вместо изношенного родного ремня любой другой отечественный или дешевый импортный не дали ожидаемых результатов – ремни слишком быстро расслаивались либо проскальзывали. А добротные изделия зарубежного производства не подходили по длине. Так, в магазине «Бош» продавались ремни длиной 1035 и 1000 мм. Первый явно не годился. Второй я все же смог поставить. Для этого снял шток натяжного устройства и его нижний резьбовой конец укоротил на 10 мм (см. фото). Ремень от проверенного производителя служит свыше года без нареканий. А обошелся всего в 340 рублей.

С. ЕВСТИФЕЕВ
Защелка спинки заднего сиденья в машинах десятого вазовского семейства прославилась удивительной хрупкостью: ее пластмассовый наконечник без видимых причин ломается, после чего стержень защелки легко извлечь, но обломки пластмассы блокируют спинку в вертикальном положении. Как же ее сложить? Я не стал демонтировать силовой узел, закрепленный на кузове, – это весьма непросто. Посильнее ударил по спинке – и пластмасса сдалась. Однако тут же стало ясно, что полуавтоматику не восстановить: хитрая шайба, удерживающая пружину, держится на нежных лапках литого корпуса, которые тоже ломаются. Выбросив пружину, я намотал на стержень полосу резины от велокамеры – так, чтобы стержень плотно держался в корпусе, но его можно было двигать усилием пальцев. Теперь все просто: поднял – опустил, вот и вся хитрость.

С. КИРИЕНКО
На 16-клапанном моторе ВАЗ при установке катушки зажигания в колодец важно совместить отверстие ее резинового наконечника с верхним концом центрального электрода свечи. В противном случае резина рвется, после чего отверстие может оказаться местом пробоя высокого напряжения на «массу». К сожалению, на рынке нет этих копеечных деталей, – обычно предлагают купить катушку целиком за пару тысяч рублей. Можно избежать таких расходов. Выручит моток узкого лавсанового скотча: обмотайте им в два-три слоя поврежденное место – и пробоев не будет.

А. КОЛОСНИЦЫН,
Московская область
Двигатель «Москвича» был перегрет, в масле появилась эмульсия. Когда разобрали мотор, по стыку головки с блоком цилиндров обнаружили рельефные промоины, оставленные агрессивным антифризом. Обстановка на тот момент исключала капитальный ремонт – и мы нашли временное решение. Тщательно очистив поврежденные места, заполнили углубления «холодной сваркой» «Поксипол», дали затвердеть, прошлифовали. Мотор после сборки почти два года работал прекрасно.

Б. МАТЕРЫЙ,
Московская область
На «Логане» протерся пластиковый пыльник наружного ШРУСа. Времени на то, чтобы сразу его заменить, не было. Предварительно очистив и обезжирив пыльник, обмотал поврежденное место полоской липучей пленки для продуктов питания. Ширина полоски около 30 мм. Наматывал в направлении против вращения ШРУСа. Результат отличный. Ни при каких скоростях пыльник не вибрирует, смазка не вытекает.
От отдела рынка и эксплуатации автомобилей ЗР. *Действительно, эта пленка отлично держится, она достаточно прочная и легкая. В данной ситуации – хорошее решение!*

В. РЕДЬКИН,
Рязанская область
Если при ремонте какого-нибудь агрегата нужно промазать растворителем, смазкой, клеем или еще чем-то его внутреннюю полость, то от обычной кисточки мало толку: ведь до скрытых углов, например, она вообще не достанет. Проблему решит обычная зубная щетка. Оставить щетину в исходном виде или частично укоротить – это вы решите в ходе работы.

В. ОГОРОДНИКОВ,
Тула
Резиновые шланги систем охлаждения автомобилей ГАЗ, УАЗ и прочих порой не удается хорошо уплотнить на металлических или пластмассовых патрубках из-за крайне низкого качества их литья. Если на стыке двух половин есть рельефный шов или уступ, резина часто не способна его обтянуть, как ни тяни хомуты, – и появляется течь. В этом случае надо не полениться и аккуратно опилить литейный облой на патрубках, а потом обязательно покрыть посадочные места шлангов с двух сторон тонким слоем смазки – и только после этого затянуть хомуты. Утечки охлаждающей жидкости прекратятся.
От отдела рынка и эксплуатации автомобилей ЗР.
Приемы вроде бы очевидные, но многим в новинку.

НЕ РОДИСЬ КРАСИВОЙ



Несмотря на довольно неказистый вид, «Ниссан-Тиида» относительно популярен на российском рынке. На какие узлы и агрегаты нужно обратить особое внимание при покупке и обслуживании этого автомобиля, подскажет **Игорь Козлов**. Фото **Константина Якубова**.

МОРСКАЯ СОЛЬ

Кроме Японии «Тииду» собирают в Китае, Таиланде, Анголе, на Тайване, но на российский рынок эта модель поставляется в основном из совсем уж экзотической Мексики. Путь неблизкий, лежит через океан. Морская соль, как известно, может въедаться в скрытые полости и впоследствии провоцировать преждевременную коррозию. Но нашей героини это не касается, поскольку на период транспортировки «тииды» добротно консервируют. Да и в дальнейшем кузов держится молодцом, если не был кустарно восстановлен после аварии. Исключение – хромированная накладка крышки багажника у седана (на хэтчбеке ее нет), облезающая или тускнеющая на второй-третий год. Кому повезет, заменят по гарантии, а если момент упущен – невелика потеря.

Звуковой сигнал от воздействия реагентов, используемых зимой, может отказать уже на третий сезон. Необязательно заменять «гудок» оригинальным: отечественный втрое дешевле, прекрасно встает на то же место, а прослужит лишь немногим меньше. Остальная электрика вполне надежна.

К электронике тоже есть претензия: в модуле BCM, одном из ключевых в системе мультиплекса, порой залипает реле задних противотуманных огней. Отдельно его не меняют, только модуль в сборе – это более десяти тысяч.

Щиток приборов на мультиплекс не завязан, поэтому данные о пробеге хранятся только в памяти самой комбинации. Скорректировать их труда не составит, поэтому при покупке подержанного экземпляра не экономьте на диагностике. К сожалению, у дилеров нет единой базы данных о прохождении плановых ТО, зато имеется база гарантийных ремонтов: если

ИЗ ИСТОРИИ МОДЕЛИ

Nissan Tiida

ДЕБЮТ: 2004 год, Япония. В 2006 году модель была представлена в США, а в 2007-м – в Европе.

КУЗОВА: седан, 5-дверный хэтчбек.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые – Р4, 1,5 л, 109 л.с.; Р4, 1,6 л, 110 л.с.; Р4, 1,8 л, 126 л.с.; дизельный, Р4, 1,5 л, 86 или 106 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: М5, М6, А4.

ПРИВОД: передний или полный (только для японского рынка).

РЕСТАЙЛИНГ: в 2010 году изменения коснулись решетки радиатора, подсветки приборов, материалов и цветовой гаммы обивки салона; мультимедийная система получила навигатор.

КРЭШ-ТЕСТЫ: в 2005 году в испытаниях по методике NASVA (Япония) модель заслужила пять звезд за фронтальный удар и три звезды – за боковой. Результат 2007 года по методике IIHS (США) – отлично.

СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ, руб.

Компьютерная диагностика (мотор-тест)	760
Диагностика ходовой части и тормозов	1520
Замена масла и фильтра двигателя (со снятием защиты моторного отсека)	1100
Замена свечей зажигания	1520
Замена привода ГРМ с ремнями навесных агрегатов	30 400
Промывка дроссельного узла (вместе с жидкостью)	4000
Замена масла в МКП или АКП	760
Замена переднего лонжерона кузова	29 500
Замена тормозных колодок передних или задних	2200
Регулировка углов установки колес	1850
Нормочас	1520*

**С 5-процентной скидкой для негарантийных машин.*

какую-либо деталь меняли по гарантии, скажем, при 90 тыс. км (эти показания фиксируются), а на одометре 30 тыс., то пробег явно скручен. Более-менее грамотный специалист разглядит подвох и по вторичным признакам: состоянию подвески и тормозов, потертости руля и накладок педалей.

ПРЕВОСХОДЯ ОЖИДАНИЯ

Под таким заголовком (ЗР, 2010, № 1) был опубликован материал, где оценивалась трудоемкость обслуживания «Тииды». Нас тогда огорчила многодельная замена свечей: не сняв впускной коллектор, к ним не подобраться. Заменять свечи положено

СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ, руб.

Крыло переднее	6690
Накладка бампера переднего/заднего	14 270/ 12 990
Блок-фара/фонарь	9480/8420
Фильтры: масляный/воздушный/ топливный (в сборе с насосом)/ салонный	335/1175/ 18 510/2090
Свечи зажигания (комплект)	900
Ремень привода навесных агрегатов	1260
Подшипники первичного вала МКП	670
Сцепление (комплект)	15 080
Подрамник в сборе с сайлент-блоками	9115
Рулевые тяги в сборе с наконечниками (пара)	7615
Рычаг передней подвески в сборе	4185
Тормозные диски передние	8430

ВРОЖДЕННЫХ БОЛЯЧЕК У МОДЕЛИ НЕ ТАК МНОГО. ВАЖНО СЛЕДИТЬ ЗА МАСЛОМ, ВОВРЕМЯ МЕНЯТЬ СВЕЧИ И ВЫЧЕРКНУТЬ ИЗ ПАМЯТИ ПОГОВОРКУ «БОЛЬШЕ СКОРОСТЬ – МЕНЬШЕ ЯМ».

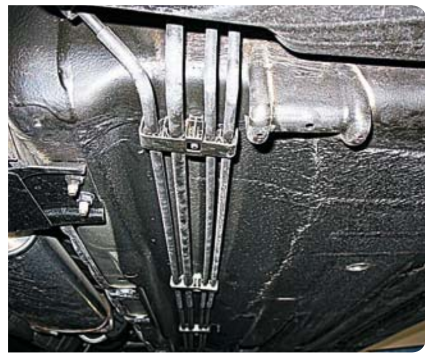


Оборудование салона – без особых нареканий, разве что блок BCM ни с того ни с сего начинает чудить.

Не удивляйтесь такому расположению ручек для регулировки кресел, ведь модель изначально праворульная.

Спинка заднего дивана ложится на подушку, однако сама подушка при этом не складывается. Такая огромная ступень, конечно, мешает.





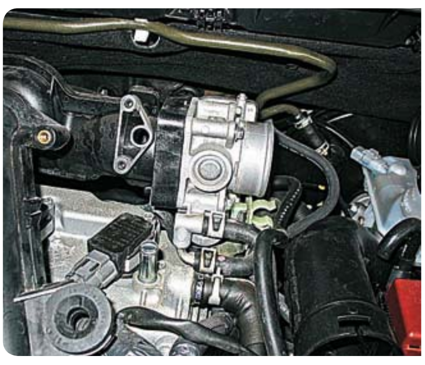
Днище добротно защищено пластизолем. Однако на колейной грунтовке трубки гидромагистралей в опасности.

У звукового сигнала чаще всего отгнивает одна из клемм, но бывает, что и мембрана прогнивает насквозь. Поставив новый гудок, покройте его мовилем – прослужит дольше.



Для доступа к свечам зажигания снимаем впускной коллектор. Его прокладки одноразовые, но, если не порвать их при снятии, прекрасно выхаживают второй, а то и третий срок.





Самый популярный мотор – объемом 1,6 л. VIN – на приклепанной к кузову табличке, а его дублер – за ветровым стеклом (показаны стрелками).

После замены свечей дилеры калибруют узел дроссельной заслонки фирменным сканером. Можно обойтись и без него: после нескольких циклов прогрева-охлаждения обороты сами придут в норму.



через каждые 30 тыс. км, и не считайте столь малый интервал перестраховкой. Ведь нарваться на паленый бензин, из-за которого они преждевременно погибают, легко. А если возникнут перебои в работе двигателя, в поле свечи не поменяешь и, возможно, даже до ближайшего сервиса не доедешь.

Провалы оборотов в режимах холостого хода и торможения двигателем чаще вызваны смолистыми отложениями в дроссельном узле (опять же вина топлива). Обычно критическая масса накапливается к 60 тыс. км, поэтому через каждые 45 тыс. км советуем превентивно промывать узел.

РАСЧЕТНЫЕ ЗАТРАТЫ ЗА ТРИ ГОДА ЭКСПЛУАТАЦИИ* (75–150 тыс. км), руб.

Вариант комплектации	**1,6 л, МКП**	**1,6 л, АКП**
Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км	429 000	471 000
Стоимость ТО у дилеров за пробег 75–150 тыс. км включительно (с расходниками)	57 300	58 520
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Модуль BCM	10 220	
Звуковой сигнал	3180	
Рулевые тяги с наконечниками (с регулировкой схождения)	12 515	
Рычаги передней подвески в сборе с шаровыми опорами и сайлент-блоками	12 870	
Сцепление	24 280	–
Ремонт МКП (замена подшипников)	23 670	–
Тормозные диски и колодки передние	16 200	
Тормозные колодки передние (две замены)	10 530	
Тормозные колодки задние (две замены)	10 460	
ИТОГО	**610 225**	**605 495**
Средняя цена шестилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км	332 000	348 000
Потери в эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)**	278 225	257 495
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	10,5	11,0
Расходы на топливо (А95; 30 руб./л)	236 250	247 500
Стоимость 1 км пробега (ЗР, 2011, № 1, 12)	6,86	6,73
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Привод ГРМ	45 020	
Подрамник	15 190	
Ремонт лонжерона	6080	
Топливный насос	20 030	

**Цены на июнь 2012 года. Ремонт, запчасти и ТО у дилера.*
***Без учета страховок, шин, инфляции и ДТП.*

Специалисты рекомендуют промывать узел дроссельной заслонки через каждые 45 тыс. км. Прокладка узла к коллектору считается одноразовой, но ее, как правило, не меняют.

Удивительно, но у механической коробки проблем больше, чем у автомата. Лучше не дожидаться, когда зашумят подшипники первичного вала, а сразу сменить масло GL4 на GL5 75W90.



В целом двигатели не критичны к повышенному содержанию смол в топливе – случаев зависания клапанов не отмечено. Кстати, регулировка зазоров в клапанном механизме (подбором высоты днища толкателя) требуется крайне редко.

В приводе ГРМ трудится цепь – ей, казалось бы, сноса нет. Но бывало, что сигнал *Check Engine* бил тревогу при пробеге до 150 тыс. км, намекая на запредельное рассогласование фаз коленвала и распредвала из-за удлинения цепи. Убедиться в этом несложно: если плунжер натяжителя (что примечательно, он имеет блокировку

противохода) выдвинут более чем на 11 мм, то, считай, приехали. Однако такие случаи редки.

Статистики по бензиновому двигателю HR15DE для праворульных версий и дизелю K9K, поставляемому в Европу, у дилеров нет. Согласно другим источникам, эти агрегаты вполне надежны и врожденных дефектов не имеют.

К автомату RE4F03B, производимому японской компанией Jatco, вопросов нет – не забывай лишь менять масло через каждые 60 тыс. км. А вот к МКП RS5F91R и RS6F94R (соответственно 5- и 6-ступенчатая) есть претензии: шумят подшипники первичного вала.

В большей степени это проявляется на прогретом агрегате: во время стоянки при работающем двигателе шум слышен отчетливо, а нажмешь на педаль сцепления – пропадает. Чтобы побороть это явление, порой не надо вскрывать коробку и менять подшипники, – достаточно перейти на смазку GL5 вместо рекомендованной GL4. А вот если нажимаешь на сцепление и звук появляется, то виноват выжимной подшипник. Но такое случается редко, детали сцепления служат порой более 120 тыс. км.



Рулевые тяги служат более 120 тыс. км. Шаровые опоры – столько же, но чаще их (в сборе с рычагами) меняют на 80 тыс. км из-за расслоения задних сайлент-блоков. В задней подвеске с Н-образной балкой ломаться нечему. Передних тормозных колодок хватает в среднем на 30 тыс. км, задних – на 45 тысяч. Имейте в виду, что при частом срабатывании системы динамической стабилизации ресурс колодок значительно снижается.

ТО ЯМА, ТО КАНАВА

Энергоемкие подвески провоцируют на агрессивную езду, но при этом не прощают небрежного отношения. Слабым местом модели прослыли в первую очередь задние сайлент-блоки подрамника, начинающие постукивать в результате контакта с кузовом. В качестве лечения просто подкладывают шайбы толщиной 3 мм, отдаляя тем самым подрамник от кузова и продлевая агонию. Примерно на 30–45 тыс. км этого хватает, но в дальнейшем, как ни крути, придется менять подрамник в сборе, поскольку в перечне оригинальных запчастей те самые сайлент-блоки не значатся.

Другая беда – передние стойки крепления подрамника: случалось, отрывало закладную гайку на лонжероне, а порой и кусок лонжерона. В лучшем случае треснувшую деталь усиливали дополнительными косынками, в худшем – меняли лонжерон целиком. И поди докажи потом, что машина не была в аварии. Мораль проста: за рулем «Тииды» к бордюрам и «лежачим полицейским» надо относиться с уважением. ЗР

Благодарим компанию «Дженсер» на улице Лобачевского (Москва) за содействие в подготовке материала.

СОРОКИН®

ИНСТРУМЕНТ С ИМЕНЕМ

ДОМКРАТЫ



ПОДКАТНЫЕ

Бутылочные
2 ... 100 т
от 499 р.

Hobbyline®Jack
2 ... 3 т
от 999 р.

Frogline®Jack
1,5 ... 3,2 т
от 4 499 р.

Crocoline®Jack
2 ... 20 т
от 12 999 р.

Пневматические
2 ... 80 т
от 2 999 р.

Надувные
3 ... 4 т
от 1 999 р.

Ножничные
4 ... 7 т
от 8 999 р.

Реечные HighJack
3 т
от 1 999 р.

ПОДСТАВКИ, СТОЙКИ и БАШМАКИ



Стойки
0,75 ... 12 т
от 3 499 р.

Подставки
1,8 ... 12 т
от 299 р.

Башмаки
от 199 р.

МОТОПОДЪЁМНИКИ



Платформенные
0,35 ... 0,7 т
от 15 999 р.

Механические
0,25 т
от 3 499 р.

Гидравлический
0,7 т
5 999 р.

Подставки
0,3 ... 0,7 т
от 2 999 р.

Подкаты
0,3 ... 0,45 т
от 1 799 р.

АВТОПОДЪЁМНИКИ



1,5 ... 4 т
от 34 999 р.

ПОКРАСОЧНО-СУШИЛЬНЫЕ КАМЕРЫ



от 499 999 р.

Зона подготовки 299 999 р.

ПРЕССЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ



4 ... 150 т
от 6 999 р.

ТРУБОГИБЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

10 ... 20 т
от 7 999 р.

РИХТОВОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



Гидронасосы
4 ... 10 т
от 1 499 р.

Гидроцилиндры
2 ... 10 т
от 499 р.

Стапели
от 42 999 р.

ШИНОМОНТАЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



Балансировочные стенды
10 ... 47''
от 32 999 р.

Шиномонтажные стенды
10 ... 26''
от 32 999 р.

Вулканизаторы
от 6 499 р.

Стенды для правки дисков
10 ... 24''
от 72 999 р.

Борторасширители
от 2 499 р.

Ванны для проверки камер и шин
от 4 499 р.

Генераторы азота
50 ... 80 л/мин
от 44 999 р.

КОМПРЕССОРЫ



Поршневые 240 ... 1760 л/мин
24 ... 500 л

Автомобильные 12 В
160 ... 400 Вт
от 1 199 р.

от 7 999 р.

ДИАГНОСТИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

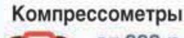


Установки для заправки кондиционеров
от 69 999 р.

Установки для очистки форсунок
от 29 999 р.

Стенды для сход-развала
от 249 999 р.

Установка для регулировки света фар
29 999 р.



Компрессометры
от 999 р.



Набор для опрессовки системы охлаждения
5 999 р.



Тестер давления масла 699 р.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ЗАМЕНЫ МАСЛА



Маслосборные установки
50 ... 95 л
от 9 999 р.

Маслораздаточные установки
от 22 999 р.

Смазконагнетатели
от 999 р.



Поддоны для масла
5 ... 80 л
от 299 р.

Канистры
5 ... 25 л
от 799 р.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОЧИСТКИ



Пескоструйные аппараты, камеры
от 2 499 р.

Ультразвуковые ванны
2 ... 84 л
от 8 999 р.

КРАНЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ



0,5 ... 3 т
от 3 999 р.

Траверсы к кранам
0,5 ... 0,75 т
от 999 р.

Держатели двигателя
0,3 ... 0,5 т
от 2 999 р.

СТЕНДЫ для ДВИГАТЕЛЯ



Кантователи двигателя
0,3 ... 1 т
от 3 999 р.

Стенд для КПП
8 999 р.

ЛЕБЁДКИ



Автомобильные
0,9 ... 7 т
от 3 999 р.

Рычажные
0,75 ... 4 т
от 699 р.

Барабанные
0,35 ... 1,3 т
от 1 299 р.

СЭНД-ТРАКИ и ТРАПЫ



от 3 999 р.

от 1 999 р.

ТАЛИ и ЭЛЕКТРОТЕЛЬФЕРЫ



Цепные
0,5 ... 20 т
от 2 999 р.

Рычажные
0,25 ... 9 т
от 2 999 р.

0,1 ... 1 т
от 4 999 р.

ТЕЛЕГИ



Для транспортировки автомобиля (2 шт.)
5 999 р.

Инструментальные
от 3 999 р.

Для перевозки колес
от 4 499 р.

СКРУЧИВАТЕЛИ ПРУЖИН



1 ... 2 т
от 6 999 р.

СТОЙКИ ТРАНСМИССИОННЫЕ



0,5 т
от 4 999 р.

ПЫЛЕСОСЫ



1150 ... 2600 Вт
37 ... 114 л
от 9 999 р.

МОЙКИ ВЫСОКОГО ДАВЛЕНИЯ



9 ... 190 бар
3,5 ... 13,5 л/мин
от 1 999 р.

ЗАРЯДНЫЕ УСТРОЙСТВА



2 ... 15 А
от 999 р.

СВАРОЧНЫЕ АППАРАТЫ



Полуавтоматические
от 5 999 р.

ММА сварка
от 3 499 р.

Инверторы
от 5 999 р.

Точечной сварки
45 999 р.

ГЕНЕРАТОРЫ, МОТОПОМПЫ



Дизельные от 39 999 р.

1 ... 7 кВт

Бензиновые
от 7 999 р.

ЛЕЖАКИ и СИДЕНЬЯ



от 1 299 р.

от 999 р.

МЕБЕЛЬ



Верстаки
от 9 399 р.

Столы
от 9 499 р.

Стеллажи

Шкафы
от 5 999 р.
одежные
инструментальные

СТАНКИ



Сверлильные
5 ... 16 скоростей
от 3 499 р.

Точильные
75 ... 300 мм
от 999 р.

Тиски слесарные
от 799 р.

ПНЕВМОИНСТРУМЕНТ



Гайковёрты
от 2 499 р.

Дрели
от 1 499 р.

Углошлифовальные машины
от 1 499 р.

РУЧНОЙ ИНСТРУМЕНТ



www.sorokin.ru





ФИРМЕННЫЕ МАГАЗИНЫ В МОСКВЕ

(495) 363-91-00

- ул. Ивана Сусанина, д. 2а, стр. 7
- ул. Молодогвардейская, д. 58
- МКАД 18 км (внешняя сторона), ТЦ «Спорт Экстрим», 0 этаж

РЕГИОНАЛЬНАЯ СЕТЬ

- Екатеринбург
- Ижевск
- Иркутск
- Казань
- Кемерово
- Краснодар
- Красноярск
- Минск
- Мурманск
- Нижний Новгород
- Новосибирск
- Омск
- Оренбург
- Петропавловск-Камчатский
- Ростов-на-Дону
- Самара
- Санкт-Петербург
- Тюмень
- Ульяновск
- Уфа
- Хабаровск
- Челябинск

8-800-333-40-40
бесплатный звонок на территории России

МЕСЯЧНИК И ПОВСЕДНЕВНОСТЬ

В начале сентября объявят очередной месячник по безопасности «Осторожно: школа!». Люди в форме отправятся в учебные заведения, проведут открытые уроки по ПДД; пройдут рейды – несколько дней детей будут организованно переводить через дорогу. Как водится, оштрафуют несколько тысяч водителей-нарушителей. Акция завершится, а число ДТП с участием детей опять вырастет. Мы не будем объяснять, что такое хорошо и что такое плохо. Ограничимся двумя фотографиями, которые сделал **Георгий Садков** однажды утром возле обычной московской школы.



Дети идут учиться, водители спешат по своим делам. Школьник все вроде делает по правилам («...про такого пишут тут: он хороший мальчик...»), но водитель синего «Фокуса» как бы не замечает его (как и еще одного ребенка) и продолжает движение. Видимо, ему не объяснили, что надо пропускать пешеходов, а за нарушение его могут оштрафовать на 800–1000 рублей (ст. 12.18 КоАП РФ). Только кому штрафовать? Полицейские здесь нечастые гости, разве что 1 сентября. Кстати, хотя переход возле школы и оборудован знаками и разметкой по максимуму, светофор с ручным управлением здесь был бы к месту!

ГРУСТНЫЕ ЦИФРЫ

Ежегодно треть всех дорожно-транспортных происшествий составляют наезды на пешеходов, причем каждый четвертый происходит на переходе. И этот показатель постоянно растет.

За первые пять месяцев этого года в РФ произошло 6693 ДТП с участием детей до 16 лет (плюс 9,8% по сравнению с тем же периодом 2011 года), погибло 264 ребенка (плюс 6,5%), 7001 ранен (плюс 10,8%).



А вот «про такого говорят: плоховатый мальчик»! Другого места для игры в мяч, конечно же, не нашлось! Видимо, нет отдачи от редких занятий по ПДД на уроках ОБЖ, не откладываются они в детской голове. Что-то еще надо делать, чтобы потом не пришлось писать: «Он хороший мальчик. Был...» Нужна госпрограмма обучения малолеток «жизни на дороге». А пока мы в редакции решили: в сентябре сотрудники ЗР, у которых есть дети, отправятся в школы, где они учатся. Чтобы провести занятия по Правилам дорожного движения. Видимо, надо чаще повторять: посмотрите налево, посмотрите направо...



НАРОДНЫЙ АРТИСТ РОССИИ, МУЗЫКАНТ ИГОРЬ БУТМАН:

МУЗЫКАНТ МОЖЕТ ПОЗВОЛИТЬ СЕБЕ ИМПРОВИЗАЦИИ – ВОДИТЕЛЬ ДОЛЖЕН ДЕЙСТВОВАТЬ ТОЛЬКО ПО ПРАВИЛАМ. ВОЗЬМИТЕ ЗА ПРАВИЛО ВСЕГДА ИМЕТЬ В МАШИНЕ ЖИЛЕТ.

Сигнальный жилет способствует вашей безопасности. Надевайте его при вынужденной остановке в опасном месте!



СТРАХОВЩИКОВ ПРИСТРУНЯТ?

Верховный суд РФ принял постановление, которое может изменить ситуацию с выплатами по ОСАГО. **Сергей Смирнов** внимательно изучил новый документ.

Когда появился Закон об ОСАГО, владельцы автомобилей вздохнули с облегчением. Оно и понятно, ведь нам обещали быстрое урегулирование конфликтов и полное возмещение понесенных убытков. На деле все оказалось не так гладко. Страховые компании всеми правдами и неправдами затягивают рассмотрение заявлений, а суммы, полагающиеся на ремонт автомобиля, выплачиваются далеко не в полном объеме. Причем, что интересно, примерно то же происходит и в случае с добровольным страхованием транспортных средств каско.

Причин тому много, но основная – отсутствие четко прописанного механизма определения ущерба. Кроме того, в законодательстве отсутствует понятный для всех и реально работающий порядок привлечения страховых компаний к ответственности. Судите сами. На сегодняшний день потерпевший, если он не согласен с выплаченной суммой или вовсе получил отказ в компенсации, вынужден обращаться в суд. Причем большинство дел потерпевшие в судах выигрывают.

Парадокс, но желающих прибегнуть к помощи правосудия не так много! Ведь дела, как правило, рассматриваются очень долго, за юридическую помощь нужно платить из своего кармана. Да, в будущем эти деньги, скорее всего, вернут, – только вот когда и в полном ли объеме? В результате после нескольких месяцев изнурительной тяжбы потерпевший может получить ровно столько денег, сколько хватит только на ремонт машины. Вообще-то, за задержку выплаты страховые компании отвечают дополнительными процентами, но сумма неустойки несоразмерно мала.

Ситуация, вполне возможно, изменится с принятием нового постановления Верховного суда. И вот почему. Практикующие юристы уже давно обсуждают варианты применения закона «О защите прав потребителей» в отношениях между потерпевшими в ДТП и страховыми компаниями. Самое главное, что зафиксировано в постановлении суда, – это как раз возможность применения положений данного закона к спорам по ОСАГО. Правда, только в тех случаях, когда эти самые вопросы не регулируются самим Законом об ОСАГО.

Что это значит в переводе с юридического на русский? Во-первых, зримая польза для всех потерпевших на первом же этапе: не нужно будет платить государственную пошлину при подаче искового заявления в суд. А это, к слову, немалые деньги! Во-вторых, появляется возможность подавать исковые требования не по месту «прописки» страховой компании, а по месту жительства. В-третьих, у недовольных клиентов страховых компаний появится возможность требовать компенсацию морального вреда. Правда, с одним уточнением. Дело в том, что в Законе об ОСАГО записано, что моральный вред, причиненный в результате ДТП, не компенсируется. Но если потерпевшему, к примеру, вместо положенных 100 тысяч рублей страховая компания заплатила в десять раз меньше, а в суде удалось доказать, что затраты куда выше, то он имеет полное право требовать от страховщиков компенсировать незаконное снижение выплаты. Вот тут уж придется побегать юристам самих страховых компаний!

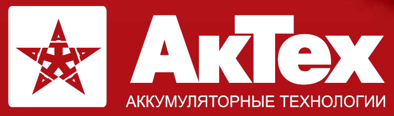
ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПЛЕНУМА ВЕРХОВНОГО СУДА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ № 17 ОТ 28.06.2012 ГОДА «О РАССМОТРЕНИИ СУДАМИ ГРАЖДАНСКИХ ДЕЛ ПО СПОРАМ О ЗАЩИТЕ ПРАВ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ» ДОЛЖНО ЗАСТАВИТЬ СТРАХОВЩИКОВ ПЕРЕСМОТРЕТЬ ПОЛИТИКУ ВЫПЛАТЫ ВОЗМЕЩЕНИЙ.

Кроме того, если потерпевший выигрывает дело, то страховщик заплатит дополнительный штраф в доход бюджета в размере половины суммы, присужденной судом. Причем независимо от того, заявлялось ли такое требование суду, – так считает основатель Центра защиты прав страхователей юрист Дмитрий Егоров. А это еще один, причем довольно мощный, рычаг для того, чтобы заставить страховые компании сразу исполнять все законные требования потерпевших.

Конечно, сейчас трудно предугадать, по какому пути пойдет судебная практика. Так уж повелось у нас в государстве – масса хороших, прогрессивных законов в реальной жизни почему-то не работает. К примеру, разъяснение Верховного суда Российской Федерации по утрате товарной стоимости (УТС) автомобиля долгое время не применялось судами на практике. Верховный суд разъяснил, что УТС относится к реальному ущербу и подлежит взысканию со страховой компании. Однако суды рассматривали дела по-разному. Поэтому и практику применения Закона о защите прав потребителей к страховым отношениям прогнозировать невозможно. В целом постановление нужное и очень полезное, но только при условии, что оно станет не декларативным, а реальным механизмом воздействия на страховщиков. Во всяком случае, это большой шаг к становлению цивилизованного рынка страховых отношений в Российской Федерации.



РЕГИСТР
ISO 9001
ИСО 9000



АкТех
АККУМУЛЯТОРНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ



МОРСКОЙ РЕГИСТР

«СЛУЧАЙНОЕ» СОВПАДЕНИЕ

К широко известным способам легкой наживы на доверии добавился новый. Как не стать жертвой гнусного обмана, подскажут **Максим Приходько** и **Константин Якубов** (фото).

По свидетельству пострадавших, в качестве мишени злодеи обычно выбирают барышень на «Калине» или «Приоре» – это очень важно! Их ловят вблизи больших торговых центров. Сценарий незатейлив: машина не заводится, ее владелица нервничает. На помощь приходит «случайный» эвакуатор. Хозяйку успокаивают, ей сочувствуют и предлагают за 2000 рублей доставить машину в хороший сервис, который «тут недалеко». Для упрямых женщин могут задействовать второй эвакуатор, который появится через 30–40 минут после первого. В конце концов уговорят отвезти машину в нужное место, где автомобиль «починят». Навар махинаторов – более 3000 рублей с одной машины. Полиция вряд ли поможет: доказать подставу непросто, а предложение эвакуации ненаказуемо. ЗР



Итак, потенциальная жертва закрыла автомобиль и ушла за покупками. Редкая женщина пробудет в гипермаркете 10 минут, – в распоряжении мошенников минимум час.

Проныра-технарь попадает в моторный отсек со стороны правого переднего колеса. Его цель – разъем датчика положения коленвала.

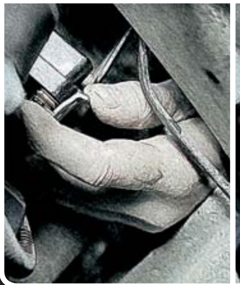


Обездвижить отечественную машину, даже поставленную на сигнализацию, для технически грамотного человека большого труда не составит.



Хозяйка возвращается с покупками, садится за руль.... и начинается спектакль.

Этот датчик единственный, без которого инжекторный мотор не заведется никогда. Разъединив его, мошенники блестяще имитируют внезапную поломку (увы, российской технике свойственно неожиданно ломаться).







Мы предлагаем свое противоядие. Вас спасут два пластиковых хомута стоимостью 2 рубля каждый. Их установка займет не более 10 минут.

Такое соединение позволит прочно зафиксировать датчик положения коленвала, который теперь просто так не разъединить, а для мошенников время – сами знаете что. Об инцидентах с владельцами других марок нам пока неизвестно, но проверить вандалоустойчивость собственного авто не помешает. Береженого бог бережет!


ЖУРАВЛИ
0.5л
40%
ПОПРОБУЙ ВЕТЕР НА ВКУС



К БАРЬЕРАМ!

7 июня 2012 года было вроде заурядным рабочим днем. И при этом необычным: Европейская экономическая комиссия ООН объявила его Международным днем привлечения внимания к железнодорожным переездам. Транспортные чиновники должны были в этот день напомнить прописные истины, которые все автомобилисты, вообще-то, и так обязаны знать. Сергей Смирнов решил подключиться к этой кампании и отправился с объездом по Подмосковью.

Пути поезда и автомобиля не должны вовсе пересекаться. Но понятно, что до того светлого момента, когда автомобильные дороги будут проходить только под или над железными, нам еще очень далеко. А значит, переезды со звоночками и мигающими красными огнями ждут нас – и нарушителей, и тех, кто соблюдает правила!

Нельзя выезжать на переезд, если шлагбаум опустился, надо соблюдать дистанцию, не обгонять. Однако... За пять месяцев 2012 года в одной только Москве наказали 645 нарушителей, которые переезжали железнодорожные пути, наплевав на запрещающий сигнал семафора и закрытый шлагбаум. А в прошлом году в России на переездах произошло 228 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 49 человек, а еще 191 – пострадал.

КТО ТАК СТРОИТ!

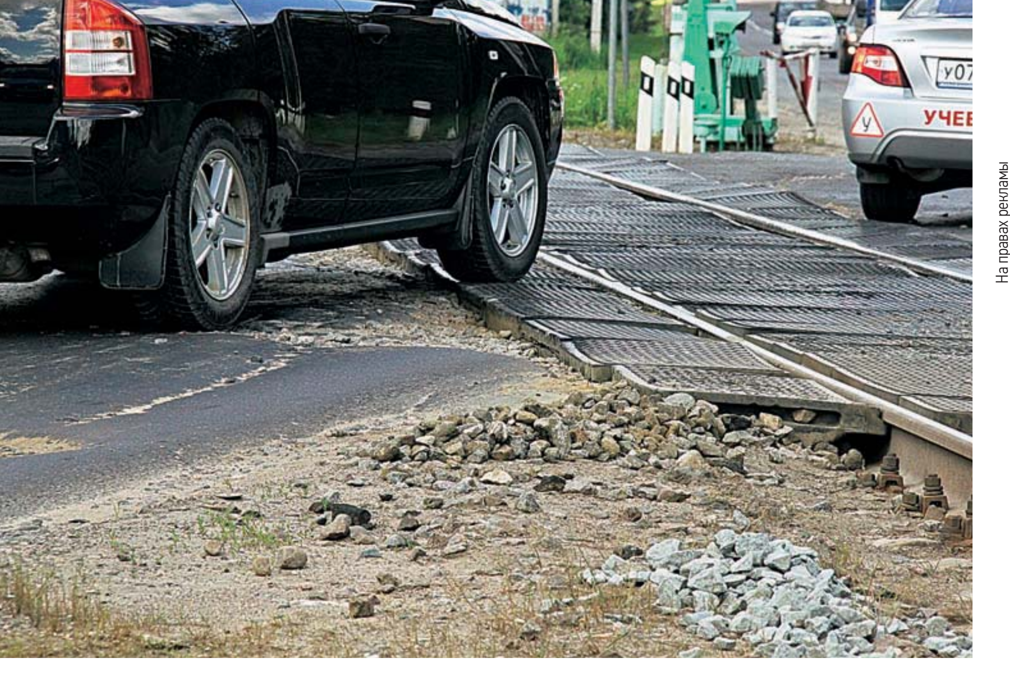
Приближаюсь к переезду недалеко от Звенигорода. В этом месте шоссе пересекает одноколейную дорогу, по которой ходят лишь электропоезда, причем не слишком часто. Если судить по длинной очереди, мне «повезло» – видимо, ждем электричку... Впрочем, оказалось, никакого поезда нет, переезд открыт, просто машины двигаются с черепашьей скоростью. По только что уложенному асфальту я наконец-то дотащился до шлагбаума.

Кто так строит?! Ровное асфальтовое покрытие закончилось точно перед переездом. А дальше – рельсы в окружении глубоких ям, которые водители преодолевали очень осторожно, боясь повредить подвеску. Потому-то и километровая очередь. Увы, такая же картина во многих местах Подмосковья, где автомобильная дорога вынуждена пересекать железную. Я в течение двух дней проехал по области более 300 км и могу утверждать это со всей ответственностью.

Объясняется все очень просто: у автомобильных и железных дорог разные хозяева. С РЖД спрашивают за качество рельсов (это логично), а с управления автодорог – за дорожное покрытие. А состояние полотна между рельсами, хоть и является зоной ответственности РЖД или компании, владеющей рельсовой дорогой, волнует эти ведомства в последнюю очередь.

Ведь главное, чтобы поезда ходили беспрепятственно. Получается, как положили деревянный настил лет пятьдесят назад, так и забыли про него.

Вот такой замкнутый круг. Особенно тяжелая ситуация складывается там, где железнодорожная ветка ведет к какому-нибудь заводу или складу.



Дорогу и переезд обслуживают разные ведомства, поэтому новый асфальт проложили только до границы рельсового участка. Ямы на переезде – зона ответственности РЖД.

РЖД В ОТВЕТЕ

1. В мае 2007 года ОАО «РЖД» сменило фирменный стиль. Бюджет проекта неизвестен, но, по оценке экспертов, мог составить не менее 150 млн. долларов. Почему же на переезды денег не хватает?
2. Если переезд разбит и из-за этого был поврежден автомобиль, ответственность будет нести организация, на балансе которой находится этот участок железной дороги.
3. На «плохой» переезд нужно жаловаться по всем адресам: местной власти, в ГИБДД, управление железной дороги, прокуратуру... Иначе он так и будет разрушаться дальше!

В таком случае, считай, переезд можно преодолевать лишь на танке. И вот проносятся по путям современные поезда, не сбавляя скорости, по современным дорогам едут красивые иномарки, а точки пересечения их маршрутов никак с прошлого века не изменятся.

КТО ВИНОВАТ?

Когда требуется назначить виновных в той или иной аварии, железнодорожное ведомство, как правило, быстро соглашается с выводами ГИБДД: во всем виноваты плохие водители. Они сами, дескать, ПДД нарушают, выезжают на запрещающие сигналы под закрытые шлагбаумы, в результате чего происходят страшные аварии... В какой-то степени так оно и есть, только о том, как повлияло состояние переездов на аварийность, чиновники почему-то умалчивают.

Мы направили официальные запросы от редакции журнала в ГУОБДД МВД РФ и ОАО «РЖД» с просьбой ответить, кто официально отвечает за состояние железнодорожных переездов и куда жаловаться водителям, если авария произошла в таком месте. На момент сдачи номера ответ мы получили лишь из РЖД. В ГИБДД, видимо, хватает других проблем.

Итак, вот рекомендации железнодорожников. Если вы обнаружили яму на переезде, надо написать жалобу в районную ГИБДД или в подразделение РЖД, на балансе которого находится ветка (а лучше по обоим адресам); к письму желательно приложить фотографии. Как отреагируют на заявление чиновники, сказать сложно. Тем не менее надеюсь, что, когда количество таких жалоб превысит некую критическую массу, владельцы путей отремонтируют конкретный переезд. Я решил подобный эксперимент провести на описанном выше переезде под Звенигородом, о результате обязательно сообщу.

К слову сказать, ГИБДД, по моим наблюдениям, за переездами следит весьма бдительно. Причем слежка идет двумя способами. Первый: экипаж несет дежурство у переезда открыто и реально занимается предупреждением нарушений. Второй: патруль устраивается в укромном месте сразу за переездом и отлавливает самонадеянных нарушителей.

Ловить их, конечно, надо. И наказывать тоже. Но, по-моему, больше пользы будет, если стражи порядка приглядят еще и за состоянием полотна самих переездов. Ведь рычаги давления на хозяев железных дорог у них есть! Но, конечно, водителей ловить и наказывать легче – результат сразу на руках... ЗР



ИГОРЬ КОМАРОВ: ПАССАЖИРЫ, СЯДЬТЕ И СМОТРИТЕ!

Прощаясь, наш собеседник пошутил: «Даже не знаю, как теперь без вас, – я привык». И то правда, ведь **Антон Чуйкин** и **Александр Батыру** (фото) провели с президентом АВТОВАЗа июльские сутки практически неразлучно…

24 июля, вторник, 12:00–13:00.
Линия В0, совещание по качеству

«Бэ-ноль» – это платформа «Логана», то есть речь о самой новой линии завода, на которой сейчас собирают «Ларгус».

Сегодня говорят о трех уже побежденных единичных дефектах, французы (на линии В0 много специалистов, прибывших с «Рено») докладывают: здесь подвинули электрод, там внесли изменения в технологическую карту. Комаров, не дожидаясь переводчика, уточняет по-английски: «То есть он должен услышать два щелчка?» – «Скорее, почувствовать две фиксации, поскольку в цехе шумно». – «Понятно, дальше», – не дает уйти в рассуждения президент. Эту фразу мы услышим еще неоднократно.

– Неполадок немного, – доволен Комаров. – А главное – они почти все единичные и несерьезные. Без дефектов не обходится ни один старт производства – нигде в мире.

Теперь быстро в президентскую «Приору» – и на покраску В0: линию сейчас отлаживают, потому здесь одно из самых важных мест на заводе. Первые «ларгусы» красят в цехе «Калины» и «Гранты», поневоле сдерживая их производство… Комаров предельно конкретен: «В чем проблемы? Нужна ли моя помощь? Если что-то сдерживает, требуются люди – сразу обращайтесь». Сроки выхода на плановый объем «Ларгуса» и дату запуска «Ниссана» президент намерен выдержать; сейчас, когда вы читаете этот материал, они уже совсем близко.

14:15–15:00.
Разговор о стратегии развития

За большим столом в кабинете главы АВТОВАЗа – директор по стратегическому управлению Ирина Баклашова, директор по внешним связям Игорь Буренков и автор этих строк. Комаров просматривает презентацию.

На графике запусков президент задерживается. Рестайлинг «Калины», универсал «Гранта», проект «4×4», «Лада В» и «Лада С»… Здесь видны все пункты стратегии развития: укрепить позиции лидера, подтвердить конкурентоспособность, выйти в новые сегменты.

– Двенадцать запусков за пять лет, и это только по марке «Лада», без «Ниссана», «Рено» и моторов. Речь о двигателях Н4, там новое алюминиевое литье…

– Это по лицензии «Рено»?

– Да. Семейство от 1,2 до 1,8 л. У нас останутся нынешние шестнадцатиклапанные, будет наш 1,8 л. А мотор Н4 – примерно для 500 тысяч автомобилей ежегодно, причем какая-то часть выпуска пойдет на «Автофрамос» и, возможно, на питерский завод «Ниссан». Кстати, всего на АВТОВАЗе, на двух собственных площадках в Тольятти и Ижевске, мы будем делать 1,4–1,5 млн. автомобилей.

– Трех марок?

– Да. «Лад» из них около 900 тысяч.

– А сроки?

– 2017 год.

Тут лицо у меня, видимо, несколько переменилось, и Комаров читает на нем: «Охренеть, да?». Кстати, это самое крепкое слово, что мы услышали от президента за сутки.



15:00–16:00. Согласительная комиссия

Это встреча работодателя и работника, чтобы решить текущие вопросы. В зале человек пятьдесят: представители трудовых коллективов, профсоюз, руководство АВТОВАЗа. Сначала всё гладко: профсоюз просит увеличить количество машин, выделяемых заводчанам в этом году, до 6,5 тысячи. Принимается.

Затем главный вопрос: в 2011-м по результатам первого полугодия сотрудники получили премиальные, – будут ли дополнительные выплаты теперь, в 2012-м? Тем более что заметно подорожали услуги ЖКХ... Комаров берет слово:

– Как вы знаете, в этом году у нас два важных события – старт продаж «Гранты», запуск «Ларгуса». Итоги первого полугодия пока официально не утверждены, но цифра есть – 469 млн. рублей убытков. Это первые убытки за последние два-два с половиной года. Их планировали, поскольку и мы, и наши партнеры прекрасно знаем, что запуск новой модели всегда сопряжен с серьезными затратами.

В этой связи опрометчиво и недальновидно обещать премию. Последние два заседания правления мы посвятили этому вопросу: как выйти на прибыль и сохранить возможность повышения зарплаты? Сейчас я прошу два месяца, чтобы провести все необходимые мероприятия и выделить нужную сумму.

Глава профкома Николай Карагин:

– Конечно, мы не можем не учитывать финансово-экономическое положение. Поработаем с коллективом, готовы отложить решение на два месяца. Но есть еще вопрос о деньгах. В июне-июле были жаркие дни, когда температура на рабочих местах превышала норму. Может, найдем вариант поощрения людей?

Комаров:

– Два года назад, в сильную жару, мы договорились, что надо премировать автовазовцев, которые обеспечили работу завода в экстремальных условиях. Готовьте документ – в течение суток получите резолюцию.

Я видел, как Комаров переживает, отложив полугодовые премии. Вот его слова: «Считаю, что приятные новости за нас всегда объявят. А если неприятные – должен прийти сам руководитель, потеть и краснеть».

Игорь Анатольевич КОМАРОВ
Родился в 1964 году в Энгельсе (Саратовская область). В 1986-м окончил МГУ им. Ломоносова по специальности «экономист» и поступил на работу в Институт экономических проблем развития науки и техники (ВНИИ ЭПРАНТ). С 1987-го по 1992-й проходил службу в вооруженных силах. Затем работал в банковской сфере: первый вице-президент Инкомбанка, Национального резервного банка, заместитель председателя правления Сбербанка. С 2002-го по 2008 год – заместитель генерального директора «Норильского никеля» по экономике и финансам. С октября 2008-го – советник гендиректора корпорации «Ростехнологии», с мая 2009-го – исполнительный вице-президент ОАО «АВТОВАЗ». 29 августа 2009 года назначен президентом ОАО «АВТОВАЗ».

16:00–17:00. Выезд на КПП

Вице-президент по безопасности и режиму Павел Жукалин показывает рентген-установку на одном из пропускных пунктов. Комаров смотрит на экран с полупрозрачным грузовиком. «Ну, на что здесь обратите внимание?» – спрашивает девушку-оператора. Вот круглые какие-то устройства в дверях, а эти черные прямоугольники – аккумуляторы. «Так в них, – встреваю, – и надо добро вывозить!» Тут Комаров метнул на меня взгляд, пойманный фотографом. Хорошо, не выгнал.



А Жукалин позже показал мне коллекцию фото – что и как тащат с завода. Бутафорские







аккумуляторы там уже были… Служба безопасности работает активно – случаи хищений сократились в разы.

Кстати, президентскую «Приору Премьер» на проходных останавливают так же, как и остальные машины. Досмотра, конечно, нет, но пропуск водитель показывает.

19:30–20:00. За рулем

Сегодня, признается президент, легкий день – полвосьмого, а он уже едет домой. Обычно на работе до десяти-одиннадцати вечера… Комаров довольно лихо ведет «Гранту» с автоматом по улицам Тольятти, так что на любимый вопрос журналистов: «Какой у вас автомобиль?» – ответ уже частично получен.

– У вас, знаю, еще «Ниссан GT-R» есть. Где катаетесь?

– В Москве. А в Тольятти – «Гранта» спортивная, на базе кубковой сделана, с 200-сильным мотором. Думаем выпускать мелкой серией. Обычно я или на ней, или на «Ларгусе» на работу езжу. Если предстоят деловые встречи извне – за руль не сажусь, чтобы не суетиться в поисках парковки.

20:00–21:00. Футбол

Раз в неделю Комаров старается играть в футбол; правда, не всегда хватает времени. На работе коллеги, на поле соперники: французы отчаянно бьются с русскими, директора с вице-президентами, технари с экономистами.

– В футболе ваша команда победила. А еще какой спорт уважаете?

– Лыжи. Ски-туринг – видели, наверное, как на специальных лыжах народ в гору поднимается? В Тольятти часто встаю на беговые лыжи, здесь их любят. А футболом я в детстве серьезно занимался и одно время за юношей ЦСКА играл.

– Что насчет «Лады» в автоспорте?

– На следующий год возвращаемся в Мировую серию WTCC. Кубок «Гранты», конечно, поддерживаем. Сейчас обсуждаем с ЛУКОЙЛом проект совместной команды.

21:00–23:00. Разговор по душам

В доме Комарова сейчас тихо, дети должны приехать только на следующей неделе.

Мы напросились на продолжение интервью в этом, как утверждает «Википедия», приобретенном Комаровым комплексе недвижимости, включающем в себя яхт-клуб, собственный пляж и трехэтажный особняк.

Любопытно, что факт покупки дома заводчане восприняли положительно и вместо того, чтобы обсуждать его цену, сделали верный вывод: значит, останется, – не на короткое время приехал, а для долгой и серьезной работы. Прошлись по участку: залив, мостки, водные мотоциклы наличествуют. В доме, правда, два этажа.

– А где же яхт-клуб?

– Все это строили десять лет назад. Да, когда-то здесь была база водных видов спорта, предприятие, которое владело всем комплексом: бухточкой, эллингом, яхтами.

– Вы говорили, что на прежних местах получали больше…

– Это правда.

– То есть автомобиль для вас нечто такое, над чем стоит работать и за меньшие деньги?

– В том числе. Я работал в банках, в сырьевом бизнесе: компания показывала 5-6 млрд. долларов чистой прибыли после уплаты налогов – это другое измерение (потому и могу позволить себе такой дом – заработал достаточно). И понимание жизни, конечно. АВТОВАЗ – это вызов, как теперь говорят. И я судьбе за него благодарен.

– Вы можете вспомнить, как прозвучало предложение насчет АВТОВАЗа? Ведь это было ровно три года назад…

– Да, кстати! Я работал в «Ростехнологиях», занимался другими проектами, которые касались горной, металлургической темы. А коллеги вели АВТОВАЗ – такой проблемный актив: завод находился в тяжелом состоянии. И однажды – фактически на слабó – Игорь Завьялов, замдиректора ГК «Ростехнологии», предложил помочь сделать антикризисную программу АВТОВАЗа. Договорились, что это проект на шесть-восемь месяцев, итог которого – утвержденная программа реструктуризации.

– С тех пор эти «шесть-восемь месяцев» всё длятся?

– Буквально за месяц мы разработали программу и в июне 2009-го представили на совет директоров, который проходил в Париже (альянсу «Рено-Ниссан» уже принадлежало 25% акций АВТОВАЗа. – *А.Ч.*). Она предполагала радикальные меры по изменению численности, по долгам, по социалке… И к августу Сергей Викторович (Чемезов, генеральный директор «Ростехнологий». – *А.Ч.*) сказал: надо, мол, ее тебе самому и выполнять.

– Значит, из Парижа вы вернулись на коне?

– Там вопрос стоял так: лишь бы нашелся человек, который возьмется отвечать за все это. Мы прямо выложили: по году ожидаем больше 20 млрд. убытков. Машин на складах на четыре-пять месяцев вперед, а мы всё производим. Чтобы заработать, нужно остановиться на два месяца и распродавать автомобили. Социальные программы сжать:



мы отдаем 9 млрд., хотя сами в убытке. Персонал сократить на 30%, или 30 тысяч человек!

Когда я всё это сказал, повисла тишина. Гробовая. Потом Гон (президент альянса «Рено-Ниссан». – *А.Ч.*) сказал: «Я вас поздравляю». «С чем?» – спрашиваю. «Стало понятно, где и насколько глубоко мы находимся, и ясно, в каком направлении выходить».

Мне акционер один в шутку сказал: если, мол, сократишь 30 тысяч человек и реструктурируешь долги, памятник тебе поставим напротив Христа-Спасителя. Даже на коне можем. Одна проблема – он будет без головы…

– Действительно, как вам это удалось?

– Главное – стали честно обсуждать ситуацию с коллективом. Рабочим объяснили: продажи упали, численность персонала избыточная, половину времени мы не работаем, а стоим. Нужно или сокращаться, или не оплачивать вынужденный простой – нечем просто. Надо писать заявления, что вы готовы не получать деньги… Из 102 тысяч только 27 человек не подписали бумаги! Тогда и стало ясно: люди верят, с таким коллективом мы добьемся многого.

Снижение численности: 15 тысяч – это люди пенсионного и предпенсионного





контролируемая компания – несколько иная сторона дела. Вопрос о центре капитализации и собственности для меня вторичен по отношению к единой маркетинговой и технологической политике. Чем проще и яснее структура, тем проще и яснее ответственность.

возраста, наименее защищенные. Им предложили уйти с выплатой корпоративной пенсии, а это большие суммы – и по 100, и по 200 тысяч. Для остальных семи тысяч человек организовали два дочерних предприятия, которые стали заниматься подготовкой и модернизацией производств, ремонтами. Конечно, изучали зарубежный опыт – что людям предложить, куда перевести, как выплачивать? Огромную помощь оказали правительство РФ и «Ростехнологии».

– Это, видимо, самый тяжелый период за три года?

– Нас «полоскали» тогда все. Уверяли, что ничего не получится, что АВТОВАЗ обанкротится. Мы стали объяснять, представлять программу. Качество? Все понятно, надо улучшать. Кстати, за два года количество дефектов у поставщиков уменьшили в десять раз. Более чем втрое снизили собственные дефекты. АВТОВАЗ недоинвестировали 20 лет. Модели не обновляли. Мы делаем и это (конкретные дела теперь-то видны, не так ли?). Не верите? Тогда, пассажиры, сядьте и смотрите!..

Разные были моменты – эмоциональные, тяжелые дни, но какой-то конкретный самый черный назвать не смогу.

– Может быть, пуск «Гранты», когда она у премьера не завелась?

– Да нет, Владимир Владимирович сам же все и объяснил вашим коллегам: у меня, говорит, «Нива», я привык педалью покачать, а здесь не надо! Наоборот, это очень позитивный момент, я сам из такой ситуации не выбрался бы, не отмылся. Нам потом звонили с «Эха Москвы», спрашивали, как это мы такой хороший пиар-ход придумали.

– А самый светлый день за три года?

– Тоже пуск «Гранты», наверное. Риски большие, сроки кратчайшие, работа с поставщиками сложная, но это машина, сделанная по новым стандартам. Первая машина после кризиса, и моя первая.

25 июля, 10:30–11:30. Самолет Тольятти – Ижевск

Сегодня в столице Удмуртии начинают собирать «Гранту». Ижевский автозавод – собственность АВТОВАЗа, и туда отправляется целая делегация из Тольятти.

– Часто летаете?

– Мой рекорд – 11 перелетов за неделю. Казахстан, Ижевск, Украина, Москва.

– Где сейчас проводите больше времени – на заводе или в Москве?

– В основном в Тольятти. Первый год очень много вопросов решалось в правительстве и с акционерами, поэтому часто в Москву летал. Сейчас больше всего волнует запуск новых моделей, модернизация производства, – в Москве бываю раз в неделю, не чаще.

– Сегодня, очевидно, попрощаемся с «классикой»?

– На АВТОВАЗе мы это сделали год назад, а в Ижевске пока сохранятся небольшие объемы «четверки» (полторы-две тысячи машин в месяц) и фургонов «Иж» (штук триста-четыреста). Это грань окупаемости и эффективности. Так что до конца года, скорее всего, закончим производить «классику» и здесь.

– То есть в дальнейшем Ижевск ограничится одной моделью?

– На каком-то этапе – да. Начинаем с седана «Гранта», в 2014-м поставим на конвейер хэтчбек, который только там и будем делать. Вообще, за техническую сторону ижевского проекта отвечают специалисты «Ниссана», так что перспективы там большие.

– Кстати, об альянсе: он получит половину акций АВТОВАЗа?

– Пятьдесят процентов плюс одну акцию. Сделка будет заключена в 2014 году. Это необходимое условие дальнейшего развития

– А у АВТОВАЗа будут акции «Рено-Ниссан?»

– Не обязательно обмениваться акциями, чтобы входить в альянс. Кто главный, а кто

12:00–13:00. Ижевский автозавод

За пять месяцев здесь построена линия сварки «Гранты». А всего от приказа № 741 по организации производства прошло 300 дней (заимствую словцо – охренеть!). Ижевский старт решит вопрос с дефицитом «Гранты». Сохранит работников в Удмуртии. Заложит перспективу на сотрудничество с альянсом. В 2012-м здесь сделают примерно 50 тысяч машин, из них больше половины – на новой линии «Гранты». А впереди-то мощности на 220 тысяч! Начало большого дела, о котором говорил Комаров, перерезая ленточку вместе с президентом Республики Удмуртия Александром Волковым и гендиректором Ижевского автозавода Алексеем Алексеевым:

– Самый тяжелый период у любого завода – выход из кризиса, организация трудоспособного коллектива. Ижевск вместе с АВТОВАЗом делает реальные машины для реальной жизни. Это – философия бренда «Лада». Вместе нам предстоят большие проекты. Успехов, твердости, уверенности, что мы стоим на правильном пути. Поздравляю!

После митинга задаю последний вопрос:

– Вы по образованию экономист. Затем банки, потом «Норникель»... Когда же учились автомобильному делу?

– Никогда. Есть общее понимание того, как устроен бизнес, как управляют сложными технологическими процессами и большими трудовыми коллективами.

Конечно, автомобильное производство специфично. Вначале приходилось тяжело. Но мне не важно – и не нужно – быть самым лучшим инженером и конструктором. Главное, чтобы у меня трудились лучшие. Работаешь ответственно, понимаешь задачи и цели. И – доверяешь своим людям. И они понимают, что ты от них ждешь.

Это просто.



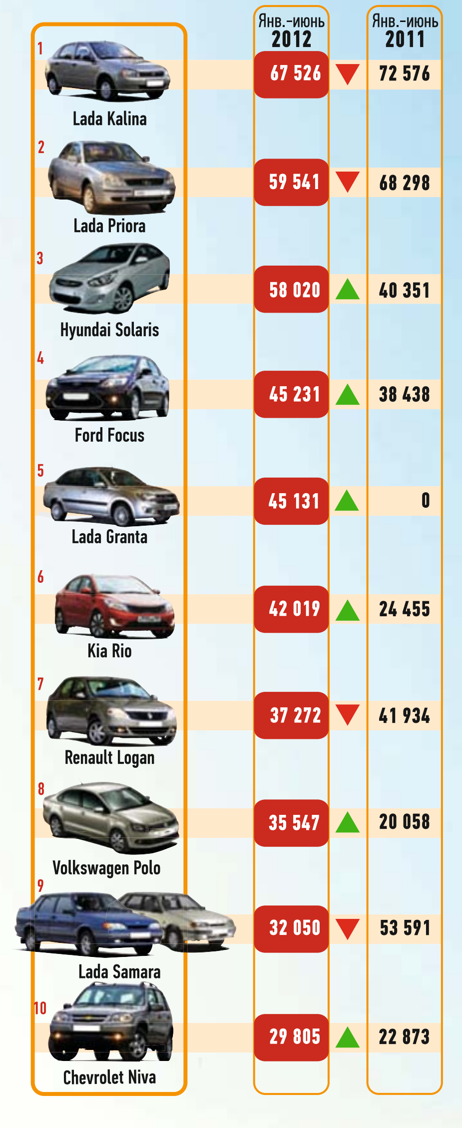
ЗОЛОТАЯ ЛИХОРАДКА

Автомобильные фирмы подвели итоги первого полугодия. На фоне падения продаж в Европе российский рынок демонстрирует уверенный рост. Но многих экспертов, в том числе Игоря Моржаретто, данная тенденция настораживает.

В Европе продолжается (или разворачивается новый?) кризис; вслед за Грецией в долговую яму затягивает Испанию, на очереди – Италия, Кипр... Поводов для оптимизма у европейцев немного. И рынки очень чутко на эти тенденции реагируют. Только две из пяти крупнейших автомобильных стран региона показали небольшой рост, но темпы продаж и там не сравнимы с прежними. По данным Немецкой ассоциации автопроизводителей (VDA), в Германии за первые шесть месяцев 2012 года продали 1,63 млн. новых машин – всего на 1% больше, чем в первой половине прошлого года. Британский рынок падал весь 2011 год, но сейчас вдруг показал рост в 2,7% (за полгода – 1,06 млн. автомобилей). На этом позитивные новости заканчиваются.

Рынок Франции сократился на 13,4% и составил 1,26 млн. машин. Испанские продажи упали на 8,2% – до 406 тысяч. Причем падение продолжается – в июне оно составило уже 14%. Но самая тяжелая ситуация складывается в Италии, где с января по июнь продали всего 128 тыс. машин, что на четверть (24,4%) ниже прошлогоднего результата. Это самый низкий показатель за последние 30 лет! Между тем аналитики считают, что до настоящего дна еще далеко.

В итоге в Евросоюзе, по предварительным данным Европейской ассоциации производителей автомобилей, в первом полугодии 2012-го продажи легковых и легких коммерческих авто упали на 8%. Многие эксперты предупреждают, что текущая ситуация напоминает кризис 2008 года. Все-таки товар дорогой, и потребители



в ожидании неприятностей предпочитают отодвинуть покупку на потом. В России четыре года назад продажи, напомним, росли как на дрожжах – чтобы потом рухнуть в пропасть куда быстрее, чем в других странах Европы.

Пока же, как сообщает отчет Ассоциации европейского бизнеса, российский авторынок вырос в первом полугодии на 14%; продано 1,4 млн. легковых и легких коммерческих авто. Это несколько меньше итогов рекордного первого полугодия 2008-го, но результаты июня 2012-го (272,2 тыс. машин) превзошли-таки июнь 2008-го. Рубеж взят!

Могло быть еще лучше, но процесс тормозят объективные причины. АВТОВАЗ не первый месяц демонстрирует отрицательную динамику. За полгода продано 250,1 тыс. автомобилей: минус 14% по отношению к аналогичному периоду прошлого года; в июне падение составило и вовсе 18%. В какой-то степени обвал спроса связан с окончанием программ утилизации и льготного кредитования, но ведь их закрыли уже больше года назад! Главная причина, насколько понимаю, в другом – в торговой сети не хватает новых моделей, которые пользуются повышенным спросом. Речь прежде всего о «Гранте». С выходом производства на плановую мощность, а также с началом широких продаж «Ларгуса» положение выправится.

На АВТОВАЗе заверяют, что к падению продаж в первой половине 2012-го были готовы. По итогам года завод рассчитывает реализовать (с учетом экспорта) до 590 тыс. машин, а если считать и машинокомплекты, то все 700 тысяч. Хотелось бы верить...



Среди иностранных фирм по итогам полугодия на первом месте – «Рено» (рост 29%). Следом идут «Шевроле» (+ 17%), «Киа» (+ 25%) и «Хёндай» (+ 21%). Но вот что любопытно: общий рост продаж у этих компаний сопровождался падением реализации традиционных моделей-лидеров. По итогам июня в минус ушла вся первая пятерка бестселлеров! Одновременно с двумя самыми популярными «ладами» – «Калиной» и «Приорой» – просели продажи «Форда-Фокус» (– 3%) и «Хендай-Солярис» (– 12%). Но больше всех потерял «Рено-Логан» (– 32%). Что же происходит?

Ответ, как мне кажется, нужно искать в общей социально-экономической ситуации. Целый ряд исследований, которые проводили в последние месяцы как российские, так и иностранные компании, показал, что в ожидании нового кризиса (почти половина россиян уверена, что нас вскоре снова ждут серьезные потрясения) граждане предпочитают не нести накопленные средства в банк, как привыкли делать немцы или французы, не откладывать наличные доллары (так поступают греки или испанцы), а просто тратить их на серьезные покупки. Наряду со спросом на автомобили растут продажи дорогих телевизоров, смартфонов, холодильников... Ведь с деньгами абсолютная неопределенность. Как хранить, в чем – в рублях, долларах, евро? Ведь обвалиться может любая валюта! Положить деньги в банк? Проценты не слишком высокие (едва покрывают инфляцию), а доверие к банкам у нас очень низкое. Купить акции – но какие? Несколько лет назад государство уже устраивало «народные IPO»: продавали акции Сбербанка, «Роснефти» и т. д. Те, кто поверил в сладкие обещания, в лучшем случае сумели вернуть вложенные средства (естественно, без учета инфляции). Покупать недвижимость? Мало кто может себе позволить. Золото, бриллианты? То же самое. Да и куда их потом деть? Словом, куда ни кинь, всюду клин. Вот и получается, что в России у населения нет никаких надежных способов сбережения. В такой ситуации люди покупают автомобили и бытовую технику. Но и тут возможности большинства россиян небезграничны. Потребительская лихорадка долго продолжаться не может. И быстрее всего кончаются запасы у тех, кто может позволить себе только бюджетную машину. Отсюда и падение спроса на популярные и недорогие иномарки.

Что будет дальше, предсказать трудно. «Падение по некоторым маркам связано с тем, что рынок достиг уровня насыщения, своего потолка. Условий для дальнейшего роста нет, возможно даже небольшое падение. Если кризисные явления не станут прогрессировать, продажи будут стабильны; в противном случае можно ожидать резкого падения», – считает гендиректор аналитического агентства «Автостат» Сергей Целиков.

Большинство аналитиков очень осторожно предсказывают, что за год будет продано около 2,8 млн. легковых и легких коммерческих автомобилей. И тут же прибавляют: если ничего не случится. Очень хотелось бы надеяться на лучшее. ЗР

ПРОДАЖИ ЛЕГКОВЫХ И ЛЕГКИХ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ
в РФ в первом полугодии 2012 года

Марки	Январь – июнь, 2012	Январь – июнь, 2011	Разница, %
«Лада»	250 732	291 540	– 14
«Рено»*	95 579	74 337	29
«Шевроле»	95 534	81527	17
«Киа»	90 997	72 901	25
«Хёндай»*	89 243	73 813	21
«Фольксваген»	81 050	45 517	78
«Ниссан»*	79 494	59 374	34
«Тойота»*	76 809	57 615	33
«Форд»	63 350	53 556	18
«Шкода»	45 982	32 528	41
«Дэу»	41 446	45 127	– 8
ГАЗ (только комм. авт.)	39 738	39 985	– 1
«Опель»	39 652	30 357	31
«Мицубиси»	32 217	35 006	– 8
УАЗ*	27 922	24 210	15
«Мазда»	24 605	17 124	44
«Пежо»*	22 443	21 650	4
«Сузуки»	17 546	18 066	– 3
«Ситроен»*	16 908	12 136	39
«Мерседес-Бенц»	16 702	13 090	28
БМВ	16 657	12 543	33
«Ауди»	16 563	11 757	41
«СанЙонг»	14 877	9107	63
«Вольво»	10 182	6801	50
«Хонда»	9634	9529	1
«Ленд-Ровер»	9492	5981	59
«Лифан»	9369	7544	24
«Чери»	8538	2253	279
«Фольксваген» (комм. авт.)	8029	5451	47
«Субару»	7059	5796	22
«Лексус»	6737	7231	– 7
«Джили»	6263	1846	239
ЗАЗ	6043	8932	– 32
«Грейт Уолл»	5893	2682	120
«Инфинити»	4888	3190	53
«Богдан»	4093	3910	5
«Фиат»*	4053	14 485	– 72
«Вортекс»	2590	6193	– 58
«Джип»	2196	566	288
«Мерседес-Бенц» (комм. авт.)	1734	971	79
«Порше»	1693	1035	64
BYD	1578	596	165
«Мини»	1223	807	52
«Кадиллак»	1183	1220	– 3
ИЖ	1037	2396	– 57
BAW	853	–	–
CEAT	842	1037	– 19
«Ягуар»	789	483	63
ТагАЗ	788	847	– 7
«Хайма»	537	1324	– 59
«Исудзу»	123	191	– 36
«Додж»	111	106	5
«Крайслер»	100	39	156
«Фотон»*	73	78	– 6
Всего	**1 413 769**	**1 236 386**	**14**

**Включая легкие коммерческие автомобили.*

НАСЛЕДНИКИ «ЗАПОРОЖЦЕВ»

Запорожский автозавод – ныне иностранное предприятие, но в какой-то степени остается нашим, родным... Во-первых, многие россияне тепло вспоминают свой первый «Запорожец», а во-вторых, продукция с шильдиком «Зроблено в Україні» активно продается на российском рынке. Историю взлетов и падений ЗАЗа изучал **Игорь Моржаретто**.



СЕЛЬХОЗАВТОМАШ ПО-УКРАИНСКИ

За свою почти 150-летнюю историю завод менял название множество раз. В 1863 году меннонит Абрам Копп (в этих местах с XVIII века жили колонисты из Пруссии) начал изготавливать в своих мастерских соломорезки. Вскоре мастерские разрослись до завода сельскохозяйственных машин. Национализированный после революции, завод в 1923 году получил гордое имя «Коммунар». Долгое время он выпускал комбайны и прочую технику для села, но в конце 1950-х здесь решили делать народные микролитражки и в очередной раз переименовали – конечно же, в Запорожский автомобильный. Машину разрабатывали всем миром: основную часть проекта выполнил столичный МЗМА, выпускавший «москвичи», двигателем занимались в отраслевом институте НАМИ. Первую самостоятельную разработку завода – знаменитый «ушастый» ЗАЗ-966 освоили в 1966 году и затем почти 30 лет выпускали модели на его базе.

За 34 года (с 1960-го по 1994-й) в Запорожье собрали 3,4 млн. микролитражек с двигателем воздушного охлаждения. Многие из них еще бегают по дорогам Украины, России и других стран.

Следующая базовая модель появилась на конвейере ЗАЗа с большим опозданием – в 1987 году. Это был переднеприводный трехдверный хэтчбек ЗАЗ-1102 «Таврия». Едва успели его освоить, как распался Советский Союз и начались экономические проблемы. Но уже суверенные...

ВСПОМИНАЯ «ДЭУ»

Украинские власти долго тянули с приватизацией главного автопредприятия страны, по старинке забирая всю выручку в бюджет. Немудрено, что к середине 1990-х завод оказался на грани банкротства. В 1994 году остановили производство «запорожцев»: спрос на них упал практически до нуля. Да и продажи «Таврии» стремительно сокращались: модель не выдерживала конкуренции с подержанными иномарками, ведь на Украине тогда были очень низкие таможенные пошлины. В 1997 году в стране продали всего 15 тыс. новых автомобилей, в том числе лишь 1,9 тыс. «таврий».

В конце 1997 года украинский парламент принял закон «О стимулировании производства автомобилей». Он действовал почти десять лет и реально помог поднять местный автопром. Все иномарки облагались 25-процентной пошлиной; запрещалось ввозить машины старше восьми лет. Предприятия избавили от уплаты НДС, они даже получили пакет льгот. Например, госорганам при закупках предписывалось отдавать предпочтение моделям местной сборки. Отменялся НДС при покупке нового автомобиля отечественного производства.

Уже под этот закон руководители завода и Минпромполитики пытались найти инвестора; в Запорожье прилетали представители PSA «Пежо-Ситроен», «Фиата», «Дженерал моторс». В конце концов киевские чиновники выбрали южнокорейский концерн «Дэу». В сентябре 1997 года ОАО «АвтоЗАЗ» и «Дэу моторс» подписали соглашение о создании совместного предприятия «АвтоЗАЗ-Дэу» с уставным фондом 150 млн. долл. Украинская сторона передала в СП производственные мощности, корейская – технологии и оборудование. В Запорожье должны были собирать пять моделей; корейцы обещали модернизировать и «Таврию». Стороны намеревались вложить более 1,3 млрд. долл. в проект, рассчитанный на десять лет.

Поначалу все вроде бы ладилось: уже в мае 1998-го в Ильичевске

НАША СПРАВКА

Запорожский автомобильный завод (ПАО «ЗАЗ») – крупнейший украинский производитель автомобилей, фургонов, автобусов. Входит в группу компаний «УкрАВТО». В составе ЗАЗа также хозрасчетное предприятие «Ильичевский завод автомобильных агрегатов» (ХРП «ИЗАА») и Мелитопольский моторный завод (МеМЗ).

ЗАЗ-965 стал первенцем завода.

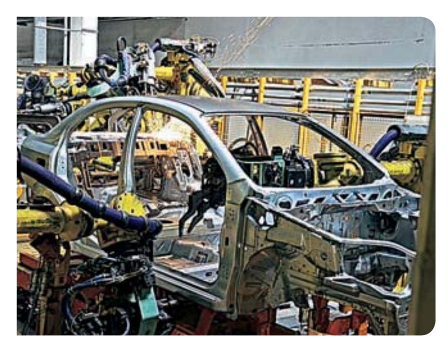


Сегодня в производственном портфеле Запорожского автозавода автомобили четырех марок.

на заводе автоагрегатов «Квант» (он стал филиалом ЗАЗа) началась крупноузловая сборка моделей «Ланос», «Нубира» и «Леганза». На основной площадке в Запорожье запустили в серию обновленный ЗАЗ-1102 под именем «Таврия-Нова»; при участии корейских инженеров в короткие сроки подготовили к выпуску пятидверный лифтбек ЗАЗ-1103 «Славута» (в серии с 1999 года). Но планы были перечеркнуты финансовыми кризисами: украинским (он последовал сразу за российским), а потом и корейским. Компания «Дэу» осенью 1998 года оказалась на грани банкротства и с октября перестала перечислять деньги и поставлять машинокомплекты, выйдя из СП в одностороннем порядке. В декабре были собраны последние «корейцы». (Они еще вернутся на Украину, но позже и под другим именем.)

Урегулировать спор поручили специальной комиссии. Корейцы требовали вернуть вложенные деньги и сменить руководство завода; украинцы настаивали на том, что партнеры намеренно не выполнили свои обязательства. «Выяснение отношений» продолжалось до конца 2000 года, когда, наконец, было объявлено о банкротстве «Дэу». Первый «корейский этап» в истории ЗАЗа бесславно (но относительно благополучно) закончился.

Завод по-прежнему работал лишь на 10–15% мощности, и ему снова был жизненно необходим серьезный иностранный партнер. В сентябре 1999 года правительство страны объявило конкурс по выбору компании для управления государственным пакетом акций ОАО «АвтоЗАЗ» (82% акций). Предсказуемо победила «Украинская автомобильная корпорация» («УкрАВТО»), которой руководил Тариэл Васадзе. Когда-то он возглавлял республиканское «Укравтотехобслуживание», а к концу прошлого века стал владельцем не только крупнейшей дилерской сети страны, но и народным депутатом. В 2002 году «УкрАВТО» полностью выкупило госпакет акций ЗАЗа всего за 54 млн. гривен (около 10 млн. долл.). Впрочем, иных претендентов на него и не было. А корейскую долю в СП в том же 2002 году приобрела швейцарская инвестиционная компания Hirsch & Cie.



Наряду с еще советским оборудованием в цехах стоят самые современные импортные машины и механизмы.



После вступления Украины в ВТО крупноузловая сборка стала невыгодной. Все модели на ЗАЗе сейчас собирают по полному циклу.

НОВЕЙШАЯ ИСТОРИЯ ЗАЗа (1991–2012 годы)



Новые собственники активно искали партнеров, предлагая организовать контрактную сборку автомобилей на запорожском предприятии или в его ильичевском филиале. В 2003 году заключили договоры с компаниями «Мерседес-Бенц» (автомобили классов Е и М, крупноузловая сборка в Запорожье), «Опель» («Астра», полный цикл, со сваркой и окраской) и АВТОВАЗ (ВАЗ-21093 и -21099). Завод начал выходить из затяжного кризиса.

ПЯТИЛЕТКА ПОБЕД – В ДВА ГОДА

После банкротства «Дэу» ее заводы в Южной Корее купил концерн «Дженерал моторс». Переговоры с американцами и их новой корейской дочкой «Джи-Эм-ДАТ» принесли успех: в 2004 году «УкрАВТО» заключила с ними соглашения по производству автомобилей, поставив условием высокую степень локализации. Первым совместным проектом стал «Ланос». Степень его локализации уже в первый год составила 50%! За ним последовал «Лачетти» и другие модели. Дела пошли в гору: ЗАЗ обрастал партнерами, расширял модельный ряд. В 2006-м на площадке в Ильичевске начали понемногу собирать китайские автомобили «Чери» и автобусы I-VAN на индийских шасси «Тата»; в Мелитополе освоили выпуск нового мотора объемом 1,4 л. В том же году случилось и нечто вовсе необычное для автопрома СНГ в целом: «УкрАВТО» приобрела у компании «Джи-Эм-ДАТ» свой первый автозавод за рубежом – польский ФСО (FSO, Fabrika Samochodow Osobowych). Там шла сборка «Ланоса» и «Матиза», а также «Шевроле-Авео» для стран Восточной Европы. С этого же предприятия в Запорожье поступали многие комплектующие.

Тем временем собранный на ЗАЗе «Шевроле-Ланос» вошел в тройку самых популярных в России автомобилей. Еще бы – почти иномарка, но по цене «десятки»! На Украине модель еще называлась «Дэу-Ланос»; в 2007 году она пережила небольшой рестайлинг, получила двигатель МеМЗ и новое имя – «ЗАЗ-Сенс».

В том же 2007-м украинская компания «Объединенные транспортные технологии», одним из учредителей которой стал ЗАЗ, подписала с Минэкономразвития РФ соглашение о промышленной сборке в Борском районе Нижегородской области автомобилей «Шевроле-Ланос», «Авео» и «ЗАЗ-Сенс». Объем производства планировался на уровне 25 тыс. машин ежегодно.

Тот год признан лучшим во всей истории Запорожского автозавода. Тогда собрали свыше 280 тыс. автомобилей (73% всего производства



«Таврию» пытались продвигать даже на рынки Западной Европы, но развал СССР поставил на этих амбициях крест. Хотя ее рекламный ролик получил Серебряного Льва на фестивале в Каннах!

«Чери-Бонус» ныне один из бестселлеров завода. Продают его в России.




Автобусы I-VAN (на индийском шасси «Тата») собирают на заводе в Ильичевске.

машин на Украине) шести марок (ЗАЗ, «Лада», «Шевроле», «Опель», «Чери», «Тата»); из них четверть ушла на экспорт в десяток стран Увы, «пятилетка побед» закончилась уже в 2008-м, когда в мире разразился финансовый кризис. По украинскому автопрому он ударил очень сильно, ведь сбыт упал на основных рынках – на Украине и в России. Если в 2008-м ЗАЗ собрал 259 тыс. машин, то в 2009 году – 46,2 тыс., то есть в 5,6 раза меньше! Осенью 2008-го сняли с производства «Таврию» – покупателей на нее и вовсе не осталось... Проект строительства завода в России тоже прикрыли. Это была почти катастрофа.

СДАЧА НОРМ ВТО

Не только кризис подкосил ЗАЗ, но и поспешное вступление Украины в ВТО в 2009 году: к тому времени отменили закон «О стимулировании производства автомобилей», как противоречащий принципам этой организации. Украинский автопром хотя и окреп за предыдущие десять лет (в стране уже пять заводов собирали легковые автомобили и восемь – грузовики и автобусы), но не настолько, чтобы выдержать конкуренцию с иностранцами. Таможенные пошлины резко уменьшили опять же по требованию ВТО (на новые автомобили – до 10%). Тем временем закончился срок лицензии на производство кормильца «Ланоса», но «Джи-Эм» разрешил выпускать этот автомобиль под собственным брендом и реализовывать через других дистрибуторов. Поэтому в РФ модель получила имя «Шанс».

В декабре 2010 года с конвейера сошел первый «ЗАЗ-Форца», который на самом деле являлся китайским «Чери-А13». Но бестселлером по-прежнему остается старый добрый «Ланос» во всех его вариациях – «Сенс», «Шанс»...

Отношения с «Дженерал моторс» развиваются успешно. Последний плод американо-украинского союза – «ЗАЗ-Вида», ее начали выпускать в Запорожье весной нынешнего года. Никто не скрывает, что это «Шевроле-Авео» предыдущего поколения, но на АвтоЗАЗе надеются, что благодаря невысокой цене и неплохому качеству сборки машина найдет своего покупателя.

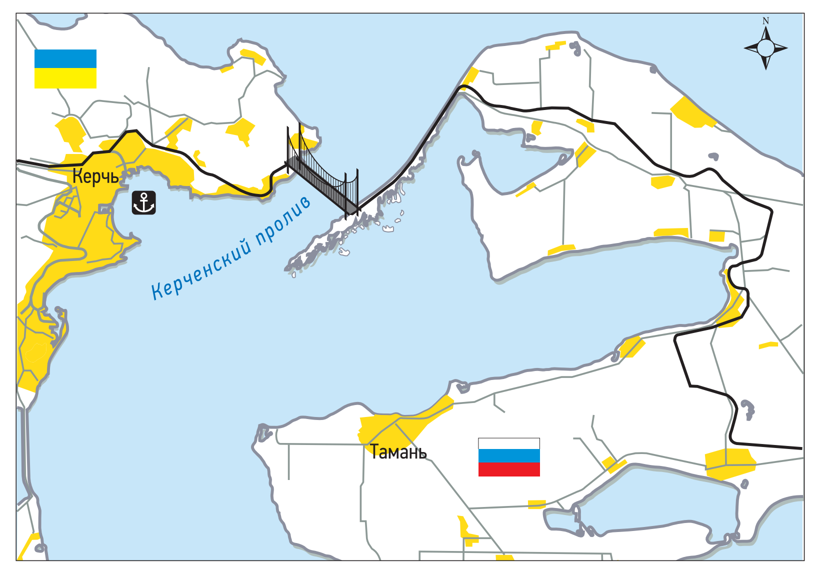
В прошлом году ЗАЗ выпустил 60,9 тыс. автомобилей. Основными потребителями кроме украинцев остаются россияне: в 2011-м у нас продано 22,9 тыс. зазовских машин (38% всего выпуска). В немалой степени Россия спасает украинское предприятие, ведь внутренний рынок меняется не в пользу отечественных производителей. Дело дошло до того, что почетный президент АвтоЗАЗа народный депутат Васадзе открыто заявил, что после трех лет пребывания в ВТО Украина ничего, кроме увеличения импорта, не получила и правительство вправе в рамках правил ВТО провести расследование. Если выяснится, что любая из отраслей экономики пострадала в результате увеличения импортной составляющей, Украина имеет право ввести специальную пошлину.

Тем временем ЗАЗ активно развивает дилерскую сеть в России; в этом году создали собственную дистрибуторскую фирму. В планах – увеличить долю запорожских машин на рынке до 1,5%.

Правда, не очень понятно, как скажется на импорте автомобилей из Украины введение в России утилизационного сбора. Но, думаю, они будут здесь всё так же хорошо продаваться. Ведь любовь к «запорожцам» – не самым современным, но недорогими и простым в обслуживании – у нас в крови... ЗР

ЛЕСТНИЦА В НЕБО

Наши дорожники вечно жалуются на недостаток средств; не хватает денег даже на то, чтобы имеющиеся дороги содержать в приличном состоянии. Зато политики позволяют себе время от времени воспарить над землей и предложить проект, потрясающий своим потенциальным масштабом, запредельной стоимостью... и неочевидным экономическим эффектом. **Игорь Моржаретто** отобрал самые яркие инициативы последних лет.



5 место. Мост через Керченский пролив

После распада Советского Союза о необходимости постройки моста через Керченский пролив неоднократно заявляли и российские, и украинские политики. В принципе, нет ничего невозможного, ведь ширина пролива всего 4 км! Тем более что однажды такая попытка уже предпринималась – немцами, в 1943–1944 гг. Сегодня существует несколько проектов моста длиной 4,5 км. Главная проблема здесь не инженерная, а экономическая. Пока грузовые и пассажирские потоки между Крымом и Кубанью невелики, для них вполне хватает парома. А если так, то зачем городить мост? Тем более что отношения между Россией и Украиной то теплеют, то снова становятся прохладными...

Самый дешевый вариант моста через Керченский пролив оценивается в 240 млн. долл., самый дорогой – в 900 млн.

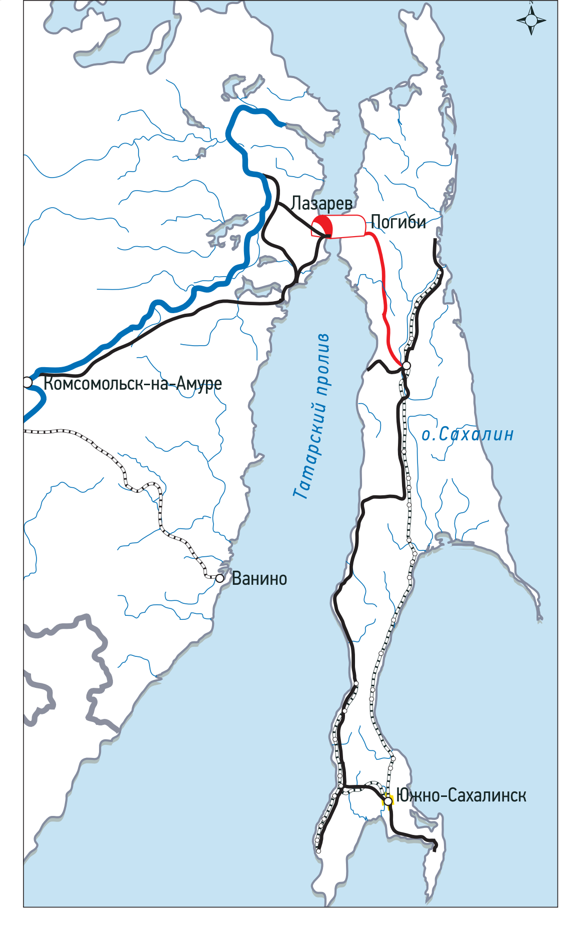
4 место. Туннель под Татарским проливом

Его начали строить по приказу Сталина, чтобы соединить остров Сахалин с материком. Протяженность самого туннеля от мыса Погиби на Сахалине до мыса Лазарева на материке должна была составить около 10 км (выбрали наиболее узкий участок пролива), но требовалось протянуть еще около 600 км железных и автомобильных дорог для подхода к туннелю. Строительство забросили после смерти вождя, но время от времени политики разного ранга возвращаются к этой идее. Так, в будущем году РЖД якобы инициирует проектные работы для сооружения современного туннеля длиной 12,5 км. Стоимость строительства неизвестна даже приблизительно. Но в стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2025 года проект туннельного (мостового) перехода с Сахалина на материк значится!

Во сколько может обойтись строительство туннеля до Сахалина, неизвестно. Неясна и его экономическая целесообразность. Пока с грузопотоками справляются паромы и авиация, но погода здесь часто бывает и нелетной, и несудоходной...

3 место. Мост на Сахалин

Относительно новое предложение – построить через Татарский пролив мост длиной 17 км, а к нему подвести новые железнодорожные пути от Комсомольска-на-Амуре (более 580 км). Затраты на строительство только моста оцениваются в 400 млрд. руб. (13 млрд. долл.), но ведь нет даже эскизов! Авторы предложения особенно напирают на то, что российский проект непременно заинтересует японских инвесторов. Ведь в перспективе Сахалин можно связать с Японией.



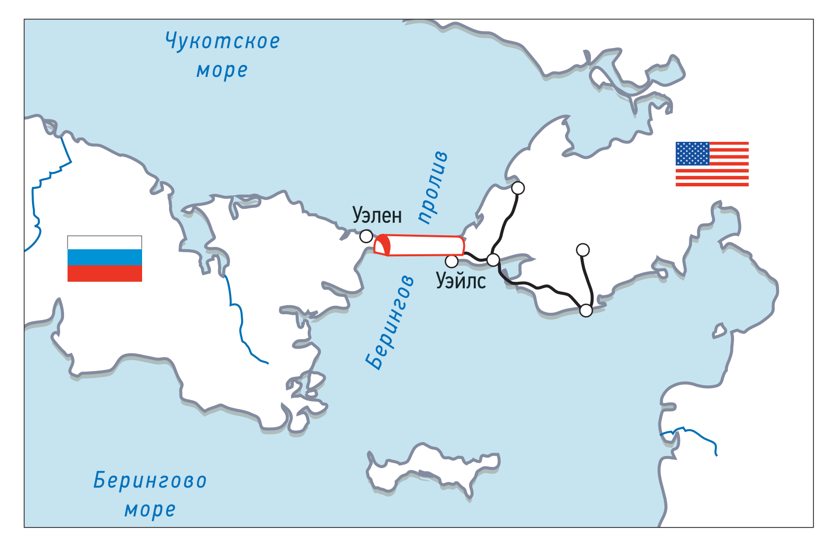
2 место Туннель Сахалин – Хоккайдо

Длина подводного туннеля между мысом Крильон (Сахалин) и мысом Соя (Хоккайдо) составила бы 40–45 км, и, по самым предварительным оценкам, его сооружение выльется примерно в 50 млрд. долл. Но зато какие перспективы открываются! Сегодня остров Хоккайдо соединен самым длинным подводным туннелем (Сэйкан, 54 км) с другим крупнейшим японским островом – Хонсю. Поезда и автомобили через новый туннель могли бы попасть на российский остров, затем по Сахалинскому туннелю (или мосту, это не так важно) выехать прямо на Транссиб, а по нему – прямая дорога в Европу!

Многие наши политики надеются заинтересовать этой идеей азиатских коллег и бизнесменов на саммите АТЭС, который пройдет в сентябре этого года во Владивостоке. Ведь, если оба этих проекта воплотить в жизнь, сроки доставки грузов из Японии в Западную Европу (по подсчетам Минтранса) могут сократиться втрое! Но вот в какую сумму обойдется сооружение плеча от Хоккайдо до Комсомольска-на-Амуре, сложно даже представить. Впрочем, эти затраты меркнут на фоне теоретической стоимости следующего проекта.

1 место Туннель под Беринговым проливом

Идея обсуждалась с конца XIX века, но чисто умозрительно: «А вот бы прорыть еще и такой туннель...» Но только в наше время разные политики вполне серьезно предлагают заняться разработкой проектной документации и даже называют порядок цен. Так, в одном из последних вариантов туннель объединит в едином коридоре скоростную железную дорогу, автотрассу, линии электропередачи и связи. Строительство туннеля оценивается в 30–35 млрд. долл. Но не стоит забывать, что ни с американской стороны, ни с российской к проливу не ведут никакие дороги – ни автомобильные, ни железные. Противники проекта уверяют, что затраты на строительство железнодорожного и автомобильного путей от Транссиба до Чукотки будут неизмеримо больше и никогда не окупятся. А ведь еще есть американский и канадский участки... В общем, целесообразность сооружения такого маршрута непонятна, – но когда это нас останавливало?



Ширина Берингова пролива в самой узкой части – 86 км; протяженность туннеля – около 100 км. Но придется еще прокладывать тысячи километров дорог до самого туннеля – и по российской территории, и по американской.

Вот построили в столице России Алабяно-Балтийский туннель; его длина – почти 2 км, глубина залегания – 22,5 м. Туннель сумели провести под действующей веткой метрополитена, это действительно уникальное инженерное сооружение. Только вот обошелся он городу в несусветные 63 млрд. руб. – при том что соединяет две второстепенные улицы. Изначально проектировщики предлагали связать их эстакадой, она стоила бы раз в пять дешевле.

Теперь разрабатывается план – проложить Северо-Западную хорду, чтобы использовать потенциал Алабяно-Балтийского туннеля. Не пропадать же такой роскоши! Так что и все вышеназванные сооружения тоже когда-нибудь могут пригодиться... ЗР

БЕЗ СУЕТЫ

Кола – не только популярный газированный напиток, но еще и река, которая дала название целому полуострову (слово угро-финское, означает «рыбная река»). Основная трасса, которая ведет от Санкт-Петербурга через Петрозаводск к Мурманску и далее к норвежской границе (поселок Борисоглебский), тоже носит название «Кола». О ее текущем состоянии и планах реконструкции рассказывает **Игорь Моржаретто**.



РЕМОНТНЫЕ РАБОТЫ НА ТРАССЕ М18 (Р21) «КОЛА» в 2012 году

Объект	Место, км	Тип работ	Сроки проведения
Ленинградская область			
мост	19	ремонт	апрель – декабрь
мост	22	ремонт	апрель – декабрь
мост	23	ремонт	апрель – декабрь
мост через Неву	40	капремонт*	до декабря 2013 года
путепровод	245	ремонт	февраль – декабрь
Республика Карелия			
мост через р. Кумса	621	ремонт	июнь-октябрь
мост через р. Сегежа	704	ремонт	июль-декабрь
Мурманская область			
участок дороги	1076–1124	ремонт	июнь – сентябрь
путепровод	1129	капремонт*	июнь – декабрь
путепровод	1171	капремонт*	июнь – ноябрь
участок дороги	1188–1193	ремонт	июнь – декабрь
участок дороги	1200–1203	ремонт	июнь – декабрь
участок дороги	1249-1253	ремонт	июнь – декабрь
участок дороги	1291–1298	ремонт	июнь – декабрь
участок дороги	1328–1330	ремонт	июнь – декабрь

Возможны ограничения.

Официально трасса «Кола» (М18) входит в состав европейского маршрута Е105 (от норвежского Киркенеса до украинской Ялты) и стыкуется с маршрутом Е06 – он проходит по Швеции и Норвегии. В пределах России дорога связывает Ленинградскую область, Карелию и Мурманскую область; протяженность трассы 1592 км. Это фантастическая дорога, потому что ведет она на Русский Север. По ней можно попасть в Кижи, удивительный памятник русского деревянного зодчества, или в Кировск – один из самых известных российских горнолыжных курортов. А по дороге – посетить Валаамский монастырь на Ладожском озере, увидеть деревянную церковь в Кондопоге, заповедник и водопад Кивач... И в конце концов доехать до Мурманска. Это главный наш незамерзающий порт, город белых ночей (они здесь длятся почти три месяца), город-герой, живописно раскинувшийся по сопкам. Даже центральная площадь здесь называется необычно: Пять Углов!

Но чтобы добраться сюда на автомобиле, надо преодолеть полторы тысячи километров через равнины, леса, тундру и горы. Пересечь широкие реки – Неву, Свирь, Волхов. И проехать вдоль берегов двух великих озер – Ладожского и Онежского.

Федеральная трасса М18 никого не оставит равнодушным. Ее открыли не так давно, в 1986 году, но уже несколько лет она нуждалась в капитальном ремонте. Первый участок, от Санкт-Петербурга до Медвежьегорска (городок на северной оконечности Онежского озера, расстояние – примерно 580 км), можно считать просто отличным. На 135-м километре идет реконструкция моста через реку Сясь (возле города Сясьстрой в Ленинградской области). Мост старый, его построили еще в 1958 году и недавно признали предаварийным. В мае следующего года обещают сдать в эксплуатацию новый мост, а пока движение организовано по временному объездному путепроводу. Транспортный поток движется без задержек. На участке до Петрозаводска идут небольшие ремонтные работы, но нигде затруднений движения нет.

Реальные проблемы начинаются за Медвежьегорском, где развернута широкая реконструкция трассы; она будет продолжаться до поздней осени, пока погода позволит вести активные дорожные работы (см. график). Еще одна волна ремонтов начинается от границы Мурманской области. Летом водители жаловались, что на больших участках старый асфальт сняли до грунтовки и путешествие превратилось в натуральный ралли-рейд.

На 1197-м километре, возле поворота на Ковдор, также возводят новый мост. Старый, который соединяет берега Широкой Салмы, давно не соответствует современным стандартам; металлические фермы, установленные почти полвека назад, выработали свой ресурс. Дальше запланирована реконструкция мостовых переправ через реку Ковда (недалеко от Кандалакши) и через Тулому в поселке Кола.

В целом трасса считается вполне безопасной. Возможно, еще и потому, что в последние годы здесь установили огромное количество камер видеофиксации. Причем в поселках ставят часто по две: на въезде и выезде. Опытные дальнобойщики, правда, утверждают, что часть камер – муляжи. Но кто его знает... Поэтому водители на всякий случай притормаживают.

А что! Тише едешь – дальше будешь, говорит старинная русская поговорка. Да и не любит Север суеты... ЗР

XX

ОЛДТАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ

Ильи Сорокина

HEINRICH LANZ MANNHEIM

Крокус Экспо
27-30 Сентября
www.oldtimer.ru

ФЕСТИВАЛЬ
ТЕХНИЧЕСКИХ МУЗЕЕВ

ВЫСТАВКА
СТАРИННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
И АНТИКВАРИАТА











Генеральный спонсор




ТОВАРИЩЕСКИЙ SUT

Очередная премьера фирмы «СанЙонг» пикап «Актион Спортс» (на зарубежных рынках он называется SUT) – по большому счету модернизированная версия прошлой машины. Но модернизация настолько удачная, что об исходной модели даже вспоминать не хочется, считает **Юрий Тимкин**. Фотограф **Александр Батыру** с ним полностью согласен.

Уверен, не только у меня была такая реакция на «Актион Спортс» прошлого поколения. Выпяченный далеко вперед острый нос и чудаковатые фары смотрелись... м-м-м... своеобразно. Специфическая внешность явно отпугивала покупателей. Хорошо, что корейцы это осознали и наделили модернизированный пикап абсолютно новым «фейсом», привлекательностью превосходящим одноименный кроссовер «Актион».

Салон, на первый взгляд, не изменился – архитектура (неплохой стиль, надо сказать!) осталась прежней. Но все исполнено на более высоком уровне. Отделочные материалы богаче, а там, где прежде на месте магнитолы (ее не предлагали даже за доплату) зияла пустота, теперь установлена аудиосистема с AUX- и USB-входами. Посвежела панель приборов, руль получил кнопки управления «музыкой». Правда, баранке по-прежнему не хватает регулировки по вылету, а у настройки по углу чрезмерно большой шаг: штурвал или лежит на ногах, или задран вверх.

Не понравились и кресла: коротка подушка, спинка отформована явно под очень крупных дядек. Мне не хватало поддержки в районе лопаток. Еще одна странность – слишком миниатюрный отсек для очков. Мои в него так и не поместились, а ведь они не отличаются гигантскими размерами. Бардачок и дверные кармашки тоже невелики. Возможные упреки машина парирует вместительным боксом в подлокотнике, подстаканниками и лотками на туннеле.

Вообще, данный образец оснащен недурно: климат-контроль, электропакет, бортовой компьютер, центральный замок, датчик дождя, подогрев сидений, кресел и даже зоны покоя дворников плюс упомянутая магнитола с управлением на обшитом кожей руле. А ведь комплектация не самая богатая.

Многие схожие по размерам пикапы откровенно тесны для пассажиров второго ряда. В «СанЙонге» сзади не так уж просторно, но вполне терпимо. Случись там ехать, не расстроюсь. К тому же предусмотрены воздуховоды для ног (большая редкость в этом сегменте) и прикрытая сеткой ниша под мелкую поклажу. Жить можно.



Интерьер хорошо отделан и неплох по дизайну. Но главное – наконец-то предлагают штатную магнитолу!



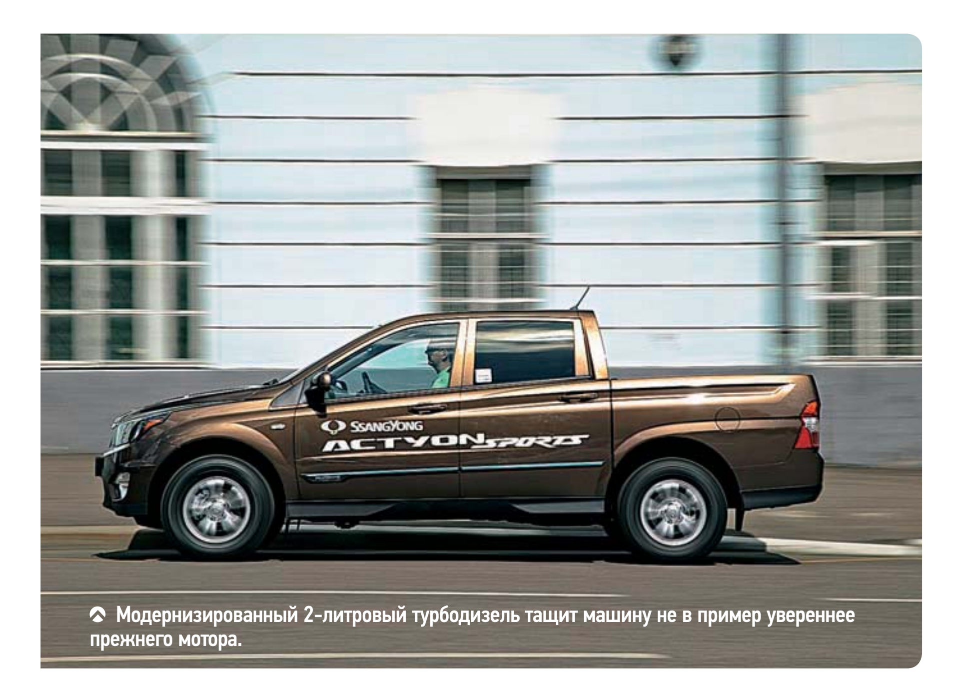
Приборы получили иной шрифт и цветовое оформление.

Отлично настроенный 6-ступенчатый автомат – серьезный козырь. Так что ручной режим переключения без надобности.



Покупателю не придется ломать голову над выбором двигателя – у нового «Актиона Спортс», как и раньше, только 2-литровый турбодизель. Но серьезно усовершенствованный. Степень сжатия снижена с 17,5:1 до 16,5:1, мощность увеличилась со 141 до 149 л.с., а прибавка крутящего момента более существенная – он вырос с 310 до 360 Н·м. Причем доступен в более широком диапазоне.

Но это всё цифры, а ведь ощущения порой не менее важны. От мотора «СанЙонга» они самые приятные: работать он стал заметно тише. Вибрации и шумы не досаждают в салоне даже на холостых оборотах. И динамика порадовала. Стартует машина сразу, без заминки. С тяговитым двигателем разгон плавный, но напористый. Чуть отвлекся – и уже превысил скоростной лимит. Не ожидал я такого темперамента от двухтонного рамного пикапа! Чтобы не нарваться на штраф, за городом стал использовать круиз-контроль (его, кстати, раньше не предлагали). Даже с полной нагрузкой



Модернизированный 2-литровый турбодизель тащит машину не в пример увереннее прежнего мотора.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

SsangYong Actyon Sports

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4990×1910×1790
Колесная база, мм	3060
Колея спереди/сзади, мм	1570/1570
Снаряженная/полная масса, кг	1995/2740
Разгон 0–100 км/ч, с	н.д.
Максимальная скорость, км/ч	163
Топливо/запас топлива, л	ДТ/75
Расход топлива: городской/загородный/ смешанный цикл, л/100 км	9,8/6,8/7,9

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 109,6 кВт/149 л.с. при 3400–4000 об/мин, 360 Н·м при 1500–2800 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – независимая пружинная/зависимая пружинная; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 225/75R16.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Luxury.

ЦЕНА: 969 000 руб.

динамика не становилась намного хуже. И экономичность – тоже. На московских улицах автомобиль съедал 11 л/100 км, а на загородных довольствовался восемью. Еще один козырь – современный 6-скоростной автомат. В каком бы режиме ни ехал, он свое дело знает. И я даже ни разу не воспользовался возможностью ручного переключения.

А вот руль не отличается информативностью. Усилие никак не соотносится с дорожными условиями – он всегда невесомо легкий. Вообще, грузовую сущность у «Актиона Спортс» никто не отнимал. Задержки в реакциях, глубокие крены – рабочей машине это простительно. Автомобиль покачивается при разъезде со встречными фурами, а после небольших неровностей еще колышется пару секунд, словно студень. На ямах покрупнее тряска еще сильнее. Ничего не поделаешь – неразрезной задний мост и благородные повадки трудносовместимы. Правда, под нагрузкой, как и на других пикапах, ход становится более мягким. Но не возить же все время балласт!

Тем не менее за неделю, что я ездил на «Актионе Спортс», стал считать его верным товарищем, способным подставить плечо, когда необходима помощь. Помимо функциональности «СанЙонг» подкупил уютным салоном, приличным дизайном, классным силовым агрегатом. Да и ценой. Захочу купить пикап – «Актион Спортс» будет одним из первых кандидатов. ЗР



Размеры кузова: 1275×1600×525 мм. Чтобы отсек не был открыт всем ветрам, можно докупить кунг. Цена, однако, 86 000 рублей!



Отсек для очков слишком мал.



Удобный крючок в правой части консоли – еще одна монетка в копилку практичности.



Второй ряд не тесен. Задним пассажирам дальняя дорога не в тягость.



Пригородный «Ритмикс» на шасси «Ашок Лейланд».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

«Волжанин-Ритмикс» (шасси «Авиа»)

Размеры: длина×ширина×высота, мм	8200×2330×2765
Колесная база, мм	4200
Снаряженная/полная масса, кг	5770–5910/11 000

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р6, 5,75 л, 121 кВт/165 л.с. при 2500 об/мин, 550 Н·м при 1200–1800 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная; М5.

В БОДРОМ РИТМЕ

К серийному производству этого автобуса завод «Волжанин» приступил лишь в конце прошлого года (ЗР, 2011, № 11). А модель уже подновили и дополнили модификациями. С ними знакомился **Константин Закурдаев**.

Мощность строящегося для этой 8,2-метровой модели производства – 3000 машин в год: «Ритмикс» – самый амбициозный проект завода (теперь это группа компаний Volgobus). Пока же в Волжском на действующем головном предприятии изготовили около трех сотен «ритмиксов».

На нынешней презентации показали три машины: пригородную и школьную на индийском шасси «Ашок Лейланд», а также туристическую на чешском шасси «Авиа». Шасси существенно различаются: у чешского вместо рессорной подвески сзади пневмобаллоны, а в моторном отсеке – дизель «Камминс» европейского производства. На индийском шасси дизель индийский.

Машины сопоставимы и по разгонной динамике, и по плавности хода. Автобус на шасси «Авиа» отличает чуть более острое рулевое управление. Но к управляемости и устойчивости придраться трудно. Вот только рычаг коробки передач машины на базе «Ашок Лейланд» чуть сильнее смещен назад, при переключениях иногда приходится заводить руку чуть не за спину.

Впрочем, и у автобуса на чешском шассси рычаг смещен – точнее, выгнут вбок, что тоже не очень удобно. На этой машине более современная коробка передач ZF, и ступеней у нее на одну больше. Но, вопреки ожиданиям, она не порадовала более высокой четкостью переключения. Может, нарушена регулировка привода? Этот «турист» появился одним из первых, и его более полугода жестко испытывали.

В салоне туристического «Ритмикса» на шасси «Авиа» – шикарные профилированные сиденья с высокими регулируемыми спинками, над каждым блок комфорта: вентиляция, свет. У пригородного «Ритмикса» на шасси «Ашок Лейланд» сиденья попроще, передний ряд развернут против движения. Над головой пассажиров нет полок – только поручни. Рулевая колонка, в отличие от туристической модификации, не регулируется, зато к водительскому месту есть отдельная дверь, педали установлены на ровной площадке, а не втиснуты в узкий желоб. Интересно, что лучшие эргономические особенности автобусов с индийским шасси обещают внедрить и на машинах на основе «Авиа».

Скоро гамму модификаций «Ритмикса» пополнят северный автобус, машина с двигателем, приспособленным для работы на газе, а также междугородный вариант с полностью пневматической подвеской. Отлично – появится повод снова встретиться с волжскими автобусами. ЗР

Один из первых «ритмиксов» на шасси «Авиа».



Школьная модификация с выдвижными подножками.



У «Ритмикса» на индийском шасси рулевая колонка не регулируется, но посадка и эргономика рабочего места продуманы неплохо.



реклама















Форд Тракс Россия представляет широкую линейку профессиональной техники, подготовленную к эксплуатации на территории всей России. Грузовые автомобили Ford Cargo предлагаются с расширенной гаммой двигателей мощностью от 260 до 380 л.с. Наши автомобили могут быть оборудованы всеми типами надстроек для выполнения любых задач.

Новый Ford Cargo. Новые возможности. Новые перспективы.

Москва
ПБС Тракс
тел. (495) 660-06-20,
730-89-25
www.pbs-ford.ru

РусБизнесАвто Форд
тел.: (495) 223-06-97,
223-06-97
www.rba-trucks.ru

Сэйф Тракс,
тел.: (495) 659-14-18
www.safetrucks.ru

Санкт-Петербург
Аларм Трак,
тел.: (812) 777-2-777
www.alarmtrucks.ru

Форд Тракс Центр - Нева
тел.: (812) 331-29-21
www.fordneva.ru

Краснодар
Трак Центр Краснодар
тел.: 8-800-700-16-16
www.truck-center.ru

Ростов-на-Дону
РусБизнесАвто
тел.: (863) 237-06-55
www.rba-trucks.ru

Воронеж
ИП Суховерхов Н.В.
тел.: (4732) 30-61-93,
8-910-344-53-45

Нижний Новгород
КомТранс-НН
тел.: (831) 466-12-05,
8-930-80-70-115
www.fordcom.ru

АТП-3
тел.: (831) 466-80-80

Самара
Трак Центр Самара
тел.: 8-800-700-16-16
www.truck-center.ru

Казань
Трак Центр Казань
тел.: 8-800-700-16-16
www.truck-center.ru

Елабуга
Трак Центр Елабуга
тел.: 8-800-700-16-16
www.truck-center.ru

Набережные Челны
ИП Багаутдинов
тел.: (8552) 39-01-16

Уфа
Трак Центр Уфа
тел.: 8-800-700-16-16
www.truck-center.ru

Тюмень
Трак Центр Тюмень
тел.: 8-800-700-16-16
www.truck-center.ru

Екатеринбург
Восточный Ветер
тел.: (343) 323-36-00

Челябинск
РусБизнесАвто,
тел.: (351) 259-90-88
www.rba-trucks.ru

Пермь
ТрансКамСервис
тел.: (342) 219-06-44,
219-06-45
www.tks-perm.ru

Пятигорск
АвтоТрейд-Кавказ
тел.: (8793) 31-84-17
www.avto.km-systems.ru

Горячая Линия Ford – 8-800-200-22-66
За более подробной информацией обращайтесь к официальным дилерам Ford Trucks.

www.ford.ru

КОЛЕСА ДЛЯ МУСОРЩИКА

Грязный, вонючий, грохочущий – эти эпитеты для автомобилей-мусоровозов остались в прошлом. За рулем грузовика с новейшим гибридным силовым агрегатом можно увидеть водителя если не в костюме-тройке, то в белых перчатках. Мир мусоровозов удивительно разнообразен, в чем и убедился **Алексей Воробьев-Обухов**.

Бытовые отходы выбрасывают везде. Вопрос в том, куда. Чаще всего это контейнеры емкостью 660, 770, 1000 или 1100 л (стандарт EN 840-3). Раньше их делали из металла, но сегодня победу одерживает пластик. Вопрос не только в цене, но и в покое граждан, ведь ночные манипуляции с металлическими баками всегда сопровождаются грохотом. Но почему бы не вывозить мусор днем? В мегаполисах большие грузовики в часы пик станут серьезной помехой – ведь их много в любом городе. Поэтому, кстати, и количество рейсов между жилыми кварталами и свалкой (мусороперерабатывающим заводом в цивилизованных странах) должно быть минимальным. Отсюда порой противоречивые требования к автомобилям-мусоровозам: забрать





Взгляните и забудьте: так мусор все еще собирают разве что в Индии, да и то далеко не везде. В качестве мусоровоза подойдет любой грузовик, лучше отечественного производства, например «Тата».

Мусоровоз на базе «Хино-GH» (снимок сделан в Новой Зеландии) захватывает контейнер краном-манипулятором спереди и перебрасывает в бункер над кабиной. Это позволяет оператору не выходить из машины и тем самым экономит время. Пресс в таком кузове работает «наоборот» – сжимая мусор спереди назад. Но это даже логичнее: не нужно лишних движений при выгрузке!

Если отходы просто раскиданы по пляжу (увы, такое и в Америке бывает!), то их сгребает небольшой мусоровоз с «рукой»-манипулятором, способной захватить хоть ботинок, хоть покрышку, хоть пластиковую бутылку и перебросить ее в свой кузов.



как можно больше мусора, но быть маневренными в тесных дворах, иметь достаточно мощный мотор и агрегаты для прессования и загрузки, но не досаждать шумом... Последнее условие легче выполнить, используя гибридную установку: внутри жилых кварталов можно передвигаться на электротяге.

Прежняя схема вывоза мусора прямо в контейнерах (помните такие?) ушла в прошлое: много контейнеров на борт не возьмешь, придется делать лишние рейсы, а ночь коротка. Зато в современных кузовах-бункерах емкостью до 50 м³ специальный пресс уплотняет содержимое в пять-шесть раз. Грузоподъемность мусоровозов колеблется от 2 до 25 т.

Другой вариант: жители выносят мусор в пластиковых пакетах в стационарный «загончик» во дворе. Оттуда

В Израиле содержимое мусорки будет в течение минуты без остатка всосано в бункер вакуум-машины. Процесс не бесшумный, зато эффективный.

Это «Мафи(я)» мусорщиков: на мюнхенском вокзале такие электромобили используют для сбора содержимого вагонных биотуалетов. Отходы жизнедеятельности пассажиров прямо на рельсы в цивилизованном мире давно не сбрасывают.





Бункеры для строительных отходов емкостью от 5 м^3 сегодня тоже не вывозят, а перегружают в кузова большегрузных мусоровозов с мощным прессом-уплотнителем. Конечно, бункеры устанавливают так, чтобы к ним мог подъехать громоздкий грузовик.

А что делать с городскими урнами? В Праге их содержимое вытряхивают (увы, вручную) в небольшие мусоровозы на базе «Фольксвагена-Т5» или «Мерседес-Бенца Спринтер».

Необычная компоновка шасси «Вольво» сделана ради лучшей развесовки. Ведущие тут две задние оси, тогда как средняя – подруливающая. Мусоровоз способен увезти сразу 27 кубов – целую гору!

На курортном острове Тенерифе используют мусоровозы-малыши на базе грузовичка французской фирмы «Эксам». При массе 440 кг он вывозит около полутонны мусора.

В Далласе можно подзаработать на ресторанных отходах: достаточно приобрести такой прицеп и договориться о расписании с владельцами точек питания. Для них это может оказаться выгоднее, чем иметь дело с крупными компаниями.

Владелец совсем не старого по нашим меркам «Форда-Фиеста» оригинально (хотя и непонятно как) решил проблему его утилизации, но явно создал проблемы для сборщиков мусора.



их, конечно, можно и вручную перекидать в бункер, но есть куда более прогрессивный способ – использовать эдакий мусоровоз-пылесос: через рукав большого диаметра все содержимое очень быстро засасывается в автомобиль.

В общем, в мире есть на что посмотреть и чему поучиться. Мы постарались собрать лишь наиболее интересные сюжеты из жизни мусорщиков на колесах. **ЗР**

Никарагуа. Мусоровоз на базе «Ниссана-Кондор» доставил груз на свалку, а «мусоровозы» в одну лошадиную силу сейчас повезут часть его обратно в город. Увы, здесь пока не до высоких технологий.



В этом «Мерседес-Бенце Эконик» руль справа, поскольку трудится он в английском Вестминстере. Такие машины выпускают как с малошумным дизелем, так и с газовым двигателем. Роскошная низкопольная кабина (чтобы операторам легче было выходить) вмещает до трех помощников водителя.

Мусоровозы «Рено-Панчер» отличает исключительная низкопольность кабины: высота порога всего 42 см. Причем правая дверь открывается вовнутрь, облегчая выход в тесных проулках. Силовой агрегат может быть не просто гибридным, а газогибридным, то есть комбинацией двигателя, потребляющего сжатый метан, и электромотора. Ширина машины как 2,5, так и 2,36 м – для узких улочек в старых городах.

БИТВА ЗА ЗРИТЕЛЯ

Сражение гоночных седельных тягачей в компании 20 тысяч болельщиков на автодроме «Смоленское кольцо» посетили **Юрий Тюрин** и **Вадим Крючков**.

Россия принимает этап чемпионата Европы третий год подряд – народ валит валом, занимая все трибуны и бесплатные «посадочные места» на окрестных холмах. Трасса расположена в ложбине и сконструирована так, что отличный обзор гарантирован с нескольких точек.

А посмотреть всегда есть на что! Пусть к нам приезжает не так много машин, как на европейские этапы, – но это пилоты, которым очень дороги зачетные очки, то есть лидеры чемпионата. Всего 14 машин, зато какая борьба! Плотность событий в ходе коротких заездов здесь всегда чрезвычайно высока, а на этот раз пилоты превзошли самих себя, «разобрав» в стычках несколько камионов.

Огромная масса, огромная мощность, огромные размеры и очень приличная динамика – гонки грузовиков уникальны и не сравнимы с другими. Притом заездов на этапе не один и не два, а четыре! Еще одна хитрость: почти весь чемпионат проводят на трассах, не избалованных Формулой-1. Эти кольца короче, поуже и в целом менее академичны. Поэтому зрители охотно идут на грузовую серию. Она, кстати, постепенно набирает обороты. В семи этапах очки набрали 25 пилотов, а на старт





В гонках хрупких формул подобных эпизодов не увидишь. А тут – почти на каждом круге!

Венгр Норберт Кисс лишился боевого автомобиля. Сколько времени уйдет на восстановление, можно лишь гадать.

выходили (пусть и не везде) аж 45! В том числе и россияне. Александр Львов, правда, пропустил много гонок, ожидая, пока ему построят новый болид MAN, и начал сезон лишь в июле. В Смоленске ему не везло: перегрев тормозов, мучения с рулевым управлением помешали показать достойный результат. Не более удачно выступили на «Фрейтлайнере» Михаил Коновалов и дебютант турнира Юрий



Два лучших гонщика Европы последних лет: Йохен Хан впереди, его настойчиво преследует Антонио Альбасете.



Вид отсюда на стартовую прямую, пожалуй, даже лучше, чем с официальных трибун, – полтрассы перед глазами.

С жарой боролись разными способами. Добрые механики, орудуя мойками «Керхер», не жалели воды для болельщиков.



В шатре MAN постоянно общались с самыми юными гостями чемпионата: раскрась картинку – получи подарок.

Первый поворот «Смоленского кольца» – самое неприятное для пилотов место. Зато нравится публике!

Егоров. Но за них все равно болели, и над трассой то и дело звучно разносилось «Россия, вперед!».

Лидер чемпионата немец Йохен Хан выиграл два заезда, отстояв по сумме очков первую позицию от притязаний Антонио Альбасете (оба – MAN). На счету испанца одна победа, а кульминацией этапа стала одна из стычек между ними. Стояла жара, и, может, поэтому клан «Рено», представленный тремя сильными и опытными пилотами, успехов не добился – на двух тягачах вышли из строя моторы.

Truck Buttle Russia (официальное название гонки) получила высокую оценку от промоутеров чемпионата. Фабьен Кальве, глава компании TRO: «Конечно, Смоленск пока уступает Ле-Ману и «Нюрбургрингу», но за три года сделал большой шаг вперед. Нет сомнений, что мы включим Смоленск в календарь и в будущем году». ЗР

www.citroen.ru

CITROËN **JUMPER FOURGON**

ВЫГОДНЫЕ КУБОМЕТРЫ ДЛЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА



CITROËN
JUMPER FOURGON
ДО **17** м^3 БИЗНЕС-ПРОСТРАНСТВА
от **889 000** рублей**

* Креативные технологии. Реклама.
** Citroën Jumper Fourgon Fg L1H1 2,2 Hdi 120 л.с., Citroën Jumper Chassis ChCa 33 L2S 2.2 Hdi 120 МКПП, Citroën Jumper Minibus Автобус категории А (городские перевозки: 18+4), Citroën Berlingo VU 1.6i 90, МКПП.
*** Для версии LONG



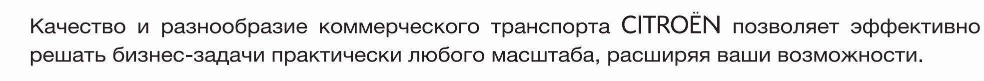
CITROËN **JUMPER CHASSIS**
ШИРОКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ ТРАНСФОРМАЦИИ
от **913 000** рублей**



CITROËN **JUMPER MINIBUS**
ДО **22** ПАССАЖИРОВ
от **1 256 000** рублей**



Новый CITROËN **BERLINGO** грузовой
ВМЕСТИМОСТЬ – **2** ЕВРОПАЛЛЕТА***
от **544 000** рублей**


Качество и разнообразие коммерческого транспорта CITROËN позволяет эффективно решать бизнес-задачи практически любого масштаба, расширяя ваши возможности.



CRÉATIVE TECHNOLOGIE*

МАКРОЭКОНОМИКА

Голландский производитель грузовиков, а точнее, его эксклюзивный дистрибьютор VH-DAF точно знает, что приведет за ученическую скамью и водителей-частников, и крепких логистиков-администраторов. Программа по экономии затрат на топливо! Секреты курса для умножадных разведал Сергей Баландюк.

Поначалу все выглядело совсем не так. Казалось, будто попал на летние курсы «Ауди кваттро» или программу «Мерседес-Бенц AMG», только с весьма экзотическими участниками. На полигоне ФСО «головастики» ДАФ-XF и CF лихо стартовали с пробуксовкой, крутили «змейки», отстреливали в затяжных заносах, оттормаживались на скользких искусственных покрытиях, пролетали по ваннам для аквапланирования.

Подумалось, что прежде, чем приступить к тихим играм, курсантам дают отвести душу в непрофильных активностях или освежить начальную школу езды. Однако то было лишь показательное выступление – сама программа на столь эффектную демонстрацию претендовать не могла. Ведь экономия топлива – штука скучная. Тем не менее лучшее знание особенностей машины и умение правильно распоряжаться ими – суть курсов – помогут сэкономить на расходе 3–10%, а в более понятном рублевом эквиваленте – до 150 тысяч в год. Стоит же наука 200 евро на человека, затраты окупятся за две недели «правильной» эксплуатации.

Емкая программа рассчитана на один день (теория плюс практика). Мой инструктор Эдуард только-только прошел аналогичную программу на родине производителя в Эйндховене и энергично делится свежими знаниями: «К моему двадцатилетнему опыту курсы особенно ничего не добавили, но обогатили рядом тонкостей. Однако менее опытным или вкатанным в другую машину будет очень полезно». Действительно, плавной работой акселератором, максимальным использованием повышенных передач, моторного тормоза и инерции никого не удивишь. Да и ездой по эконометру, наверное, тоже. Особенно берегущих каждую копейку дальнобойщиков.

Дилер не скрывает: эта программа подготовки заточена под конкретную гамму грузовиков ДАФ – под все модификации с двигателем серии MX.

«Переключаемся на 1300 об/мин – середина зеленой шкалы тахометра. Опускаться ниже 900 оборотов не рекомендуем: двигатель скисает, зеленый пунктир на то намек». А мотор – 12,9 л, шесть цилиндров в ряд, 410 сил и 2000 Н·м – провоцирует явно нетяжеловесной живостью. С пустым полуприцепом магистральщик XF (кабина XXL) выстреливает километров до шестидесяти не хуже компактной малолитражки. «Здесь и кроется главный враг экономичности: шоферы зачастую увлекаются динамикой и ленятся – переключаются через одну. Для этого приходится загонять стрелку за 2000–2500 об/мин, почти по-легковому, – а так выйти на приемлемые режимы не получится». Активнее пользуемся моторным тормозом. Чем выше масса автопоезда, тем чаще и раньше его надо задействовать: сэкономишь больше, чем на пустой фуре.

Но самый главный ответ я не услышал: есть ли «дорожная карта» для «бескризисной экономики»? Ведь зачастую «отжатые» литры солярки обходятся слишком дорого. Достаточно вспомнить отчаянные обгоны на спусках, подкатывания под тихоходов, заклиненные накатом коробки. Но моральная сторона экономики не в компетенции производителей. А жаль, ведь такой семинар помог бы сэкономить гораздо больше. И не только денег. ЗР



Опытному дальнобойщику законы экономии известны. Но есть свои нюансы.

ИМЯ: Грибоедов Александр Викторович
МЕСТО ЖИТЕЛЬСТВА: г. Санкт-Петербург
СТАЖ: 10 лет
ПРОБЕГ АВТОМОБИЛЯ: 920 000 км
ПОЧЕМУ Я ИСПОЛЬЗУЮ МАСЛО MOBIL DELVAC:
Моторное масло Mobil Delvac посоветовал специалист в автосервисе, и я очень доволен этим выбором. Отличное качество, имеются все необходимые присадки, двигатель работает мягче, и износ меньше.



«СПРИНТЕР» БУДУТ СОБИРАТЬ НА ГАЗе

Пока речь идет о начале подготовки производства на ГАЗе предыдущего поколения популярного грузовичка с индексом T1N. Инвестиции «Даймлера» в проект составят свыше 100 млн. евро, наши добавят еще 90 млн. Причем предусмотрено максимально локализовать сборку, включая и выпуск двигателей на заводе в Ярославле, входящем в «Группу ГАЗ». Уже в первом полугодии 2013-го первые «спринтеры» из Нижнего выйдут на дистанцию, чтобы удовлетворить потребности этого сегмента рынка, который к 2020 году станет одним из крупнейших в мире и будет способен поглощать до 300 000 грузовичков ежегодно.



«ФРЕЙТЛАЙНЕР» ЭКОНОМИТ ТОПЛИВО

На американский рынок выходит новый тяжелый грузовик «Фрейтлайнер-Каскадия Эволюшн». Независимый тест-пробег длиной 4000 км уже подтвердил: новинка способна сэкономить до 7% топлива. При этом, правда, средняя скорость составляла 100 км/ч. Это важно, поскольку наряду с новым 6-цилиндровым 14,6-литровым двигателем DD15 с технологиями «Блю-Тек» немалый вклад в снижение аппетита внесла доработанная аэродинамика как самого тягача, так и полуприцепа. Стоит отметить также автоматизированную коробку передач «Детройт-DT12», широкопрофильные шины с малым сопротивлением качению.

Абсолютные показатели таковы: при полной массе автопоезда 34 т он сжег лишь 22 л дизтоплива на каждые 100 км своего марш-броска. Хороший результат.



«СЕТРА» ОСТЕКЛЕНЕЛА



Новое поколение туристического автобуса «Сетра-Комфорт Класс 500» осенью выходит на старт сразу в четырех исполнениях: двухосном S 515 HD, двух- и трехосном S 516 HD и трехосном S 517 HD. Внешне новинку легко отличить по сильно выгнутому ветровому стеклу, опускающемуся почти до логотипа. Скажете, очередные происки дизайнеров? Отнюдь нет: эта мера и ряд других позволили уменьшить коэффициент лобового сопротивления до 0,33 – величина, ранее для автобусов в этом сегменте недостижимая.

Новая рядная 10,7-литровая «шестерка» OM 470 соответствует нормативам Евро-6 и при 1800 об/мин развивает 428 л.с., так что улучшенная аэродинамика наверняка пригодится. Максимальный крутящий момент в 2100 Н·м достигается уже при 1100 об/мин, что также благотворно сказывается на экономичности автобуса.

ЭНЕРГИЮ БЕРУТ ВЕЗДЕ



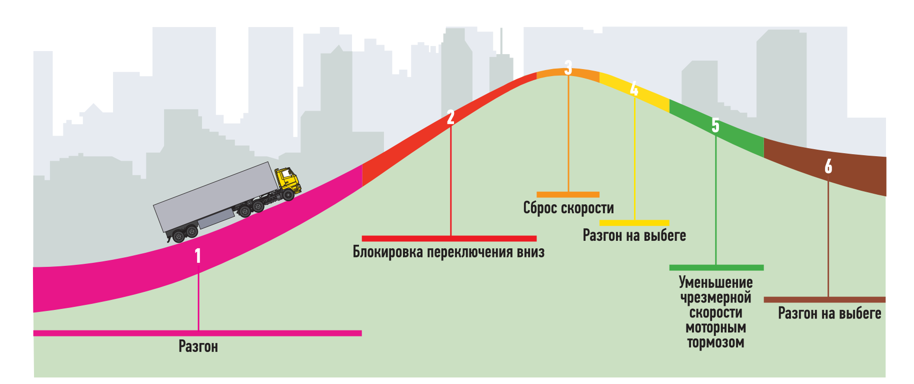
В Берлине на 19-м «Дне инноваций» показали «Сканию-R 580» с необычной гибридной силовой установкой. Мотор-генератор смонтировали в разрыв карданного вала. При этом речь не идет лишь о рекуперации энергии торможения, в машине с пользой для дела будут утилизироваться и другие источники. Например, тепло выхлопных газов, перемещения штоков амортизаторов. Итогом явится как минимум 15-процентная экономия топлива.

ЧЕТЫРЕХСОТЫЙ «НИССАН»

Новый «Ниссан-NV400» получит массу версий (как бы не все четыреста!). Судите сами: только шасси можно будет заказать в 13 вариантах, включая передний или задний привод, разную колесную базу, полезную нагрузку, мощность двигателя. А ведь есть еще надстройки. Например, минибус на девять человек или на шесть, но с грузовым отсеком, грузовик или самосвал с одинарной или двойной семиместной кабиной, фургон, рефрижератор, маршрутка на 17 пассажиров. Что касается мотора, то он, разумеется, дизельный dCi: объем 2,5 л, мощность 100, 125 или 150 «лошадей».



НИ ОДНОГО ЛИТРА НА ВЕТЕР



Расход топлива особенно важен для грузового дальнобойного транспорта: такие перевозки должны быть максимально эффективными. Водителю не сразу удается выбрать наиболее экономичный режим движения. Да теперь это и не обязательно – можно отдать «вожжи» в руки системы I-See, разработанной «Вольво». Этот автопилот держит в необъятной памяти весь маршрут и, например, автоматически разгоняет грузовик перед началом подъема, а вблизи его вершины не дает переключаться на пониженную, чтобы не терять скорость. Перед спуском, напротив, тяга убирается, действует лишь даровая сила тяготения. Интересно, что система к картам не обращается, хотя и использует данные GPS. Просто при каждом прохождении маршрута информация от встроенных датчиков уклонов и подъемов привязывается к координатам, запоминается – и в следующий раз расход топлива на этом пути станет меньше.

ФУРГОН-ИОН



В сентябре на грузовом автосалоне в Ганновере он может просто затеряться среди остальных экспонатов, ведь размеры грузовой версии электромобиля «Пежо-Ион Карго» не идут ни в какое сравнение с габаритами его старших собратьев. Тем не менее формально это развозной фургон, способный перевезти, скажем, инструментарий сантехника на 150 км. А чтобы эти трубные ключи, смесители, прокладки не смешались на ходу в одну кучу, компания Sortimo изготовила специальный бокс со множеством ящичков и полочек точно по размеру грузового отсека грузовика-малыша.

СТИЛЬНЫЙ «ДРОВОСЕК»



Именно так переводится название новой версии пикапа «Фиат-Страда Ламберджек». В его основе лежит комплектация «Адвенчур», но целый ряд дополнительных стильных элементов, предложенных одним из итальянских дизайнерских ателье (расширители крыльев, защита передка, оригинальные легкосплавные диски, пороги), придает ему более броский вид. Что касается оборудования, то «Дровосек» снабжен электронной блокировкой дифференциала, сдвижным задним стеклом, многофункциональным дисплеем. Оформление интерьера также претерпело изменения, всюду появились логотипы, поселилась кожаная отделка.

«Фиат-Страда Ламберджек» выпускают как с одинарной кабиной, так и с двойной, а вот двигатель предлагают всего один: 4-цилиндровый 1,3-литровый турбодизель мощностью 95 л.с. В конце концов, это ведь дровосек, а не спринтер.

КАСТОМ ОТ «ФОРДА»



В Ганновере состоится премьера новых линеек «Форда-Транзит» и «Форда-Турнео», объединенных приставкой «Кастом». В последнем случае речь идет о высшем классе среди микроавтобусов. Они могут быть как восьми-, так и девятиместными, с колесной базой 2933 или 3300 мм. Салон «Кастома» шикарно отделан, сиденье водителя снабжено множеством регулировок, да и вообще, если не бросать взгляд в зеркало, создается полное впечатление легкового автомобиля.

Сиденья в салоне оборудованы трехточечными ремнями безопасности и могут не только складываться, но и переставляться в 30 различных комбинациях. Их обивка либо кожаная, либо текстильная, из особо прочной ткани. Боковые окна снабжены роликовыми шторками, климат-контроль создает отдельные зоны комфорта для каждого из трех рядов. Ну и конечно, на борту самая современная электроника, ассистенты, «старт-стоп» и система динамической стабилизации.

СОВСЕМ ЗЕЛЕНЫЙ

Электробус «Солярис-Урбино Электрик» выделяется не только экологически чистым приводом, но и «платьем» из стриженой газонной травы. Так что его не обязательно мыть, зато надо периодически поливать. Во время чемпионата Европы по футболу он накатал 3000 км, к полному восторгу попавших на борт фанатов. Неисправностей за время этих испытаний не было, но вот пробег до подзарядки, несмотря на приличную энергоемкость батарей – 120 кВт·ч, не превышает 150 км. Восполнить истраченную энергию можно всего за полтора часа, если на конечной остановке есть источник мощностью 100 кВт.



Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Рабочий объем, л.	Двигатель: Тип*, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л. с.	Привод **	Тип*** КП, кол-во ступеней	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления5*	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема6*/число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Релинги	Дилер
BMW																																									
116i (F20)	2012	2/б.о.	875 000р.	4/5	1,6	Б,Р4	136	З	А,6	■	■	■	■	6			■		ДУ	■	Э			■	CD/8						■	■	■		■	■					АВИЛОН (495) 730-44-45 www.bmw-avilon.ru
320d (F30) NEW!!!	2012	2/б.о.	1 515 162р.	4/5	2,0	ТД,Р4	184	З	А,6	■	■	■	■	6	■			■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■	АВИЛОН (495) 730-44-45 www.bmw-avilon.ru
BMW 528i	2012	2/б.о.	2 100 000р.	4/5	2,0	ТД,Р4	245	З	А,6	■	■	■	■	6	■			■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	АВИЛОН (495) 730-44-45 www.bmw-avilon.ru
BMW 730Li	2012	2/б.о.	3 988 846р.	4/5	3,0	Б,Р6	258	З	А,8	■	■	■	■	6	■	■		■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	АВИЛОН (495) 730-44-45 www.bmw-avilon.ru
MINI ONE	2012	2/б.о.	839 000р.	4/5	1,6	Б,Р4	98	П	А,6	■	■	■	■	6			■		ДУ	■	Э			■	CD/8						■	■	■		■	■					АВИЛОН (495) 730-44-45 www.bmw-avilon.ru
Ford																																									
Ranger	2012	2/б.о.	1 700 000р.	4/5	2,2	ТД,Р4	150	4x4	А,6	■	■			7	■		■		■	■	■			■	CD/6		■	■		■	4	■	■		■	■			■		АВИЛОН (495) 737-04-05 www.avilon-ford.ru
Mondeo Hatchback	2011	3/100	1 240 000р.	5/5	2,0	Б,Р4	240	П	А,6	■	■	■	■	7	■	■		■	■	■	■			■	CD/8		■	■	■	■	4	■	■		■	■			■		АВИЛОН (495) 737-04-05 www.avilon-ford.ru
Kuga	2012	3/100	1 350 000р.	4/5	2,0	ТД,Р4	163	4x4	А,6	■	■	■	■	4		■		■	■	■	■			■	CD/6					■	4	■	■		■	■		■	■	■	АВИЛОН (495) 737-04-05 www.avilon-ford.ru
Focus	2012	3/100	690 000р.	5/5	2,0	Б,Р4	150	П	А,6	■	■			2		■	■		■	■	■				CD/6		■	■			2	■	■		■	■					АВИЛОН (495) 737-04-05 www.avilon-ford.ru
Fiesta	2012	3/100	650 000р.	3/5	1,4	Б,Р4	96	П	А,4	■	■			2		■	■		■	■	■			■	CD/6						2	■	■								АВИЛОН (495) 737-04-05 www.avilon-ford.ru
Mercedes																																									
Mercedes-Benz C-Класс	2012	2/б.о.	1 390 000р.	4/5	1,8	Б,Р4	156	З	А,7	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ЦЗ	■	Э	■	■	■	CD/8		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■		АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Mercedes-Benz E-Класс	2012	2/б.о.	1 790 000р.	4/5	1,8	Б,Р4	184	З	А,7	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■		АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Mercedes-Benz GLK-Класс	2012	2/б.о.	1 890 000р.	4/5	3,0	Б,V6	249	П	А,7	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■	АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Mercedes-Benz M-Класс	2012	2/б.о.	2 890 000р.	4/5	3,5	Б,V6	306	П	А,7	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Mercedes-Benz GL-Класс	2012	2/б.о.	3 270 000р.	4/5	3,5	ДТ,V6	224	П	А,7	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Volkswagen																																									
Polo Седан	2012	2/б.о.	514 900р.	4/5	1,6	Б,Р4	105	П	М,5	■			■	2		■	■		■		■					■				■	■	■									АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru
Golf	2012	2/б.о.	639 670р.	3/5	1,4	Б,Р4	80	П	М,5	■			■	7		■		■	■		■			■		■				■	■	■		■							АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru
Passat	2012	2/б.о.	1 156 310р.	4/5	1,8	Б,Р4	152	П	А,7	■	■	■	■	6	■	■		■	■	■	■			■	■		■	■		■	■	■		■	■						АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru
Touareg	2011	2/б.о.	2 138 810р.	5/5	3,6	Б,Р6	249	4x4	А,8	■	■	■	■	7	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■				■	■		АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru
Amarok	2012	2/б.о.	1 104 700р.	4/5	2,0	ТД,Р4	122	4x4	М,6	■	■	■	■	4		■	■		■		■				■			■		■	■	■		■							АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru

* **Б** - бензиновый, **Д** - дизельный, **ТД** - дизельный с турбонаддувом, **Г** - гибридный (расположение цилиндров : **Р**-рядные, **V** - V -образные, **Ор** - оппозитные, **W** - дубль V 12 -ти цилиндровые), ** **П** - передний, **З** - задний, **4x4** - полный, *** **М** - механическая, **А** - автоматическая, **Р** - роботизированная, **В** - с вариатором, **D** - DSG (АКП с высоким КПД, переключаемая без разрыва потока мощности), 4* **ЦЗ** - центральный замок, **ДУ** - с дистанционным управлением, 5* **Г** - гидравлический, **Э** - электрический, 6* **CD** - устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, **Т** - кассетная магнитола, **R** - радиоприемник



Driving Tomorrow
Технологии будущего
Ты победитель!
Зимние шины высочайшего качества
Реклама
WINGUARD winSpike
WINGUARD ice
WINGUARD SUV
Представительство Nexen Tire Corporation в России и СНГ
Россия, г. Москва, 123610, Краснопресненская наб. 12,
Центр Международной Торговли, подъезд 3, офис 1902А
Тел. : +7-495-967-0380, Факс : +7-495-967-0381
http://ru.nexentire.com
NEXEN
NEXEN TIRE

ГАДКИЙ УТЕНОК

Вседорожный «ГАЗ-Соболь 4×4» команды «За рулем» весьма достойно проявил себя в ралли-рейде. **Вячеслав Субботин** делится впечатлениями.

НА ПТИЧЬЕМ ДВОРЕ

Когда кавалькада из раскрашенных «соболей», «Газели» и «Валдая» вкатилась в «Лужники», на призывной пункт «Шелкового пути», не только зрители, но и искушенные члены спортивных команд с любопытством встретили непривычный караван. Еще бы, ГАЗ впервые заявился в этой дисциплине – и сразу на таком крупном турнире.

Мы проехали на свое место, не смущаясь. Но стоило остановиться, посыпались шутки коллег. Первые спрашивали о цене проезда до Рязани, вторые желали написать на двери: «Открывается автоматически», третьи спрашивали о свободных местах, четвертые просили подкинуть до метро по двойному тарифу. «Смотрите, какой он неуклюжий, неловкий, гадкий… А что это за тонюсенькие шины?! На прогулку к морю собрались или на ралли?»

Мы отшучивались как могли, но внутри накатывала ярость. Хорошо смеется тот, кто смеется последним. Ведь гонка будет длинной – почти 4000 км, из них скоростных участков половина, а дорожные условия порой сложнее, чем в «Дакаре». На маршруте Москва – Рязань – Волгоград – Элиста – Майкоп – Геленджик собраны прелести отечественного бездорожья. Все ли весельчаки дотянут?

ПОЛЕТЕЛИ ПЕРНАТЫЕ

Как и в прошлом году, со старта я рванул «на все деньги». Но подброс, за ним другой быстро привели в чувство. Начал слушать штурмана, переносить сказанное на поле сражения, изучать повадки автомобиля – скорость сбросил до разумной.



Смотрите на iPad: участвуем в ралли-рейде

Машина идет отменно, но на руль реагирует с некоторым запаздыванием: давление в шинах снизили с дорожных 2,2 атм до раллийных 1,7. Надо привыкать. Чертовски досадно слышать резкий звук зуммера: тебя догнали и следует уступить дорогу. Хочется рвануть за обидчиком, но это опасно – за пылью не видно дороги. Отыграемся, когда пойдут пески, ведь их доля в общей протяженности марафона не меньше 40%. А пока, скрипя зубами, пропускаем быстрых и сумасшедших.

Пески встретили уже через 200 км первого скоростного участка. Хорошо, ведь машину затачивали именно под бездорожье: песок, грязь, камни, глубокая колея. Отсюда блокировки всего и вся, пониженный ряд в трансмиссии, слайдеры, огромные колеса и большие ходы подвесок.

Я помню это место с прошлого года. Только вылетаешь из плотного перелеска, перед глазами сразу вырастает большая песчаная дюна. Если таранить ее прямо, застрянет даже КамАЗ. Едва ветки деревьев перестали хлестать по зеркалам и окнам, резко, не теряя хода, сворачиваю направо и через десяток метров влево, – «Соболь» роет песок и на максимуме оборотов карабкается в гору. Где-то наверху точка GPS, которой непременно нужно «коснуться», иначе оштрафуют на два или три часа. По пути на вершину обходим сразу пять копошащихся экипажей. Не они ли насмехались над нами?

Ближе к финишу спецучастка пошел рыхлый песок. Турбина дизеля «Камминс» что есть сил запихивала воздух в цилиндры, колеса выкидывали килограммы песка, но скорость катастрофически падала. Надо остановиться, чтобы еще понизить давление в шинах. Как же мотору тащить авто, если даже ноги утопают? Однако на полутора атмосферах машину не узнать, катится на расплющенных покрышках резво, словно по асфальту. Ай да «Мишлен»! Свое название Latitude Cross оправдал! Не ошиблись эксперты компании и наши испытатели, рекомендуя именно эту модель для ралли-рейда.

Из внедорожных устройств пользуемся пока лишь пониженным рядом (межосевая блокировка включена все время гонки). В блокировках осей нужды еще нет. В ходу третья и четвертая передачи, скорость под 70 км/ч. Обходим десяток машин, что за наслаждение! Но вдруг кабина заполняется паром, под ногами горячий «Тосол». Я в панике – гонка закончилась? Ерунда! Соскочила от вибраций питающая колодка одного из электровентиляторов. Усилий другого не хватило, поднялись температура



ЭКИПАЖ «ЗА РУЛЕМ»



Штурман **Рамиль Замалетдинов** родился и живет в Ульяновске; 33 года, худой и высокий. Гонщик, конструктор, механик. Однажды в Дмитрове на кроссе, чтобы прорваться на пьедестал, натурально проехал по крышам соперников, угодивших в завал. С 2002-го по 2008 год трудился на УАЗе в спортивном отделении. Три года отъездил вместе с лучшим в то время заводским пилотом Биньямином Джепаевым. Стал серебряным призером чемпионата страны. Набрался опыта и перебрался в спортивную команду УАРЗа. Гоночный «Соболь 4×4» – его рук дело.



Пилот **Вячеслав Субботин** – москвич, 49 лет. Заместитель главного редактора «За рулем». Роста небольшого, но тоже поджарый. Первый ДВС, от мопеда, разобрал и собрал еще в четвертом классе. В МАДИ поступил уже законченным мотоциклистом. На Доске почета института висел как лучший спортсмен вуза… по борьбе самбо. Строил спортивные багги и мастерил самодельные мощные мотоциклы.

Второй раз отправляется с Рамилем в «Шелковый путь». Еще ни разу не поругались. Первый раз мчались на «Патриоте» – 47-е место. В этом году на «Соболе 4×4» – 35-я позиция.



Вячеслав Субботин и Рамиль Замалетдинов – экипаж«За рулем» – втолковывают корреспонденту: наши машины, брат, покруче иномарок!

Силовой агрегат на нашем «Соболе» смещен назад почти на метр. Поэтому на хорошем ходу приземляться удавалось довольно ровно и мы могли держать высокую скорость.

и давление – рвануло соединение патрубка и шланга. Все восстановили минут за пятнадцать. Одно огорчение: на порожке «Соболя» нашел в луже «Тосола» свой телефон. Хороший был аппарат...

В первый день добрались до финиша лишь в восьмом десятке. Но мы уже знали все сильные стороны нашего «проходимца». Осталось ловко их использовать.

В АРЧЕДИНСКОЙ ЗАПАДНЕ

Этап, где полпути – 150 км песков и пустынных участков с высокими барханами. Машина лихо несется по мягкой подстилке и быстро встает на курс, даже если боком вылетает



«Соболь 4×4», один из автомобилей команды. Возил журналистов на точки съемок порой по тем же дорогам, где мчались боевые машины. В штатном оснащении, он давал фору другим внедорожникам.

В глубоком песке «Соболь» как рыба в воде. Цепкие шины, большой дорожный просвет, тяговитый 150-сильный турбодизель, пониженный ряд и быстрые пневмоблокировки «Спрут» для передней и задней осей. Проедешь, где пожелаешь.



из очередного виража. Приятно поддать газу на подъеме, оторваться на вершине всеми колесами и мягко приземлиться. Русские горки на гоночном «Соболе» – захватывающий аттракцион.

Первым, кого настигли, был БМВ-Х6, второй – «ё-мобиль» (ранее известный как чемпионский прототип «Мицубиси», но об этом ни-ни!), третий – «УАЗ-Патриот» ульяновской команды. Потом перестали считать соперников.

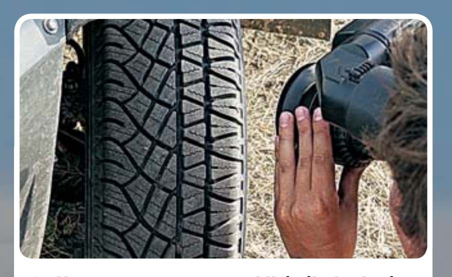
В очередной «песочнице» обходим «Паджеро», за ним техничку МАН, ловко ныряем между грядами барханов к следующей точке GPS. Снова верещит зуммер, требуя уступить дорогу. Кто этот наглец? И как мы его проворонили? С натужным ревом мотора, взрывая бампером песок, на обгон вышел «Крузер 200». Опережал отчаянно, красиво, но недолго: «Тойота» нырнула в ров, закопалась и замерла. Не успел порадоваться, как сам встал. Не хватило хода – повисли на гряде бархана в пяти метрах от обидчиков! Смотреть надо было вперед, а не по сторонам, ведь для «Соболя» такие препятствия – игрушки.

«У тебя есть шанс исправиться», – улыбнулся штурман и вручил мне лопату. Сам пошел спускать колеса. Как хорошо, что под днищем огромный защитный лист: остается немного подкопать под мостами и раздаточной коробкой, на «лыже» машина сама съедет с горки. Работа землекопа заняла 10 минут, еще пять – на фотосъемку, сборы и помощь сопернику.

Уверовав в недюжинные способности своего авто, мы каждый день прибавляли темп, обгоняли по десятку автомобилей и упорно двигались вверх по турнирной таблице.

ГРЯЗЕВЫЕ ВАННЫ ПОЛЕЗНЫ

Финальный день для нас стал триумфальным. На этом участке финишировали аж двадцать третьими. Погода была на нашей стороне. На Ставрополье шли дожди, трассу крепко развезло – для «Соболя» раздолье. Вылетаем на огромное раскисшее поле:



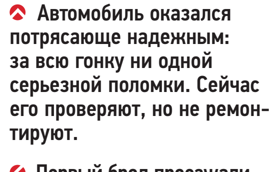
Над нашими шинами Michelin Latitude Cross бывалые гонщики хохотали: беззубые и узкие. Но после песков и грязи интересовались, где брали и почем.

Внутри – компрессоры для подкачки правого и левого бортов, 10-литровые канистры с запасом воды и масла. Сендтраки не доставали ни разу: проходимости у машины оказалось с избытком.





Автомобиль оказался потрясающе надежным: за всю гонку ни одной серьезной поломки. Сейчас его проверяют, но не ремонтируют.





Первый брод проезжали аккуратно, и не зря: ночью зрители выкопали в русле траншею и запрудили реку – чтобы гонщикам веселей было...



С длинной базой можно смело входить в занос – не завалишься. Лишь бы турбина в этот момент не отказала, как на КамАЗе Эдуарда Николаева. У него пропала тяга, и он чуть не опрокинулся.



На финишный подиум мы привезли не только себя и машину, но и в кузове почти всю команду. «Соболь» в первую очередь вэн, потом внедорожник.

РАЛЛИ-РЕЙД «ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ», ИТОГИ

АВТОМОБИЛИ	
1. Б. Гадасин (Россия, «G-Форс Прото»)	20:03.42
2. Ш. Балаш (Венгрия, «Опель-Антара»)	3.34
3. М. Заплетал (Чехия, «Хаммер-Н3 Эво»)	10.35
4. Л. Альварес (Аргентина, «Тойота-Хайлюкс»)	28.13
5. К. Лавиль (Франция, «Прото Дессуд-11»)	1:15.25
6. С. Савенко (Россия, багги «Хонда»)	2:00.09
ГРУЗОВИКИ	
1. А. Мардеев (Россия, КамАЗ-4326)	20:06.25
2. П. Верслуис (Голландия, MAN TGS)	30.28
3. А. Шибалов (Россия, КамАЗ-4326)	57.18
4. А. Лопрайс (Чехия, MAN TGS)	1:03.09
5. Д. Сотников (Россия, КамАЗ-4326)	2:05.58
6. Э. Николаев (Россия, КамАЗ-4326)	2:14.09

справа, слева буксуют грозные покорители пустынь, впереди на переправе застыла пара грузовиков, за ними два перевернутых внедорожника.

Сердце екнуло – мы-то пролезем? У страха глаза велики, но отступать некуда. Ударом включаю пониженную, на короткое время вторую и тут же третью. Педаль в пол! Мотор выдал отменное соло на четырех тысячах. Мы понеслись вниз к реке. Узкие и высокие «мишлены» уверенно нарезали колею на распаханном поле до твердой поверхности, и «Соболь» быстро набирал ход. Подскочили к броду. С брызгами выше крыши автомобиль вырвался на сушу и дальше по крутому берегу отправился в полет на следующее поле. Машина шлепнулась на четыре колеса (такое с ней бывало редко), прилипла к дороге – отлично сработали амортизаторы – и, обдав восторженных болельщиков комьями чернозема, помчалась как ни в чем не бывало по пахоте дальше. До финиша марафона рукой подать, всего сотня километров.

ЛЕБЕДИНАЯ ПЕСНЯ

Итак, 35-е место в общем зачете! Отставание от лидера 10 часов 49 минут. Недурно для дебюта машины,

Проходя очередной брод, мы все-таки залили вентилятор радиатора. К финишу спецучастка он отказал. Заменили новым. Мотор перестал греться.

состоящей на 80% из заводских деталей. При этом ни одной серьезной поломки, те, что были, – мелочь. Сломавшийся вентилятор охлаждения – медленнее надо было брод форсировать. Треснувший коренной лист рессоры – поменьше залихватских прыжков и необдуманной езды в промоинах. Да, трепали мы машину знатно. Ее запаса прочности на две хватит.

И нам бы радоваться! Но грусть не дает насладиться успехом, ведь вместе с возросшими надежностью, внедорожными и ездовыми качествами нового авто исчезло несравненное чувство захватывающего приключения.

В прошлом году мы отчаянно рванули в «Шелковый путь» на УАЗе, на котором каждый день старта – прыжок в неизвестность. Доедем – не доедем, на каком километре развалится раздатка или подшипник, как будем выкарабкиваться? «Соболь» задавал другие вопросы: как верно построить тактику, где наддать или отпустить, как быстрее и ловчее атаковать бархан или соперников? Хотя в этом тоже есть своя романтика. Полет по трассе все же интереснее увлекательного ремонта. Быть лебедем куда приятней, чем гадким утенком. ЗР

РАЛЛИ-РЕЙД «ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ» – 2012

РЕАБИЛИТАЦИЯ



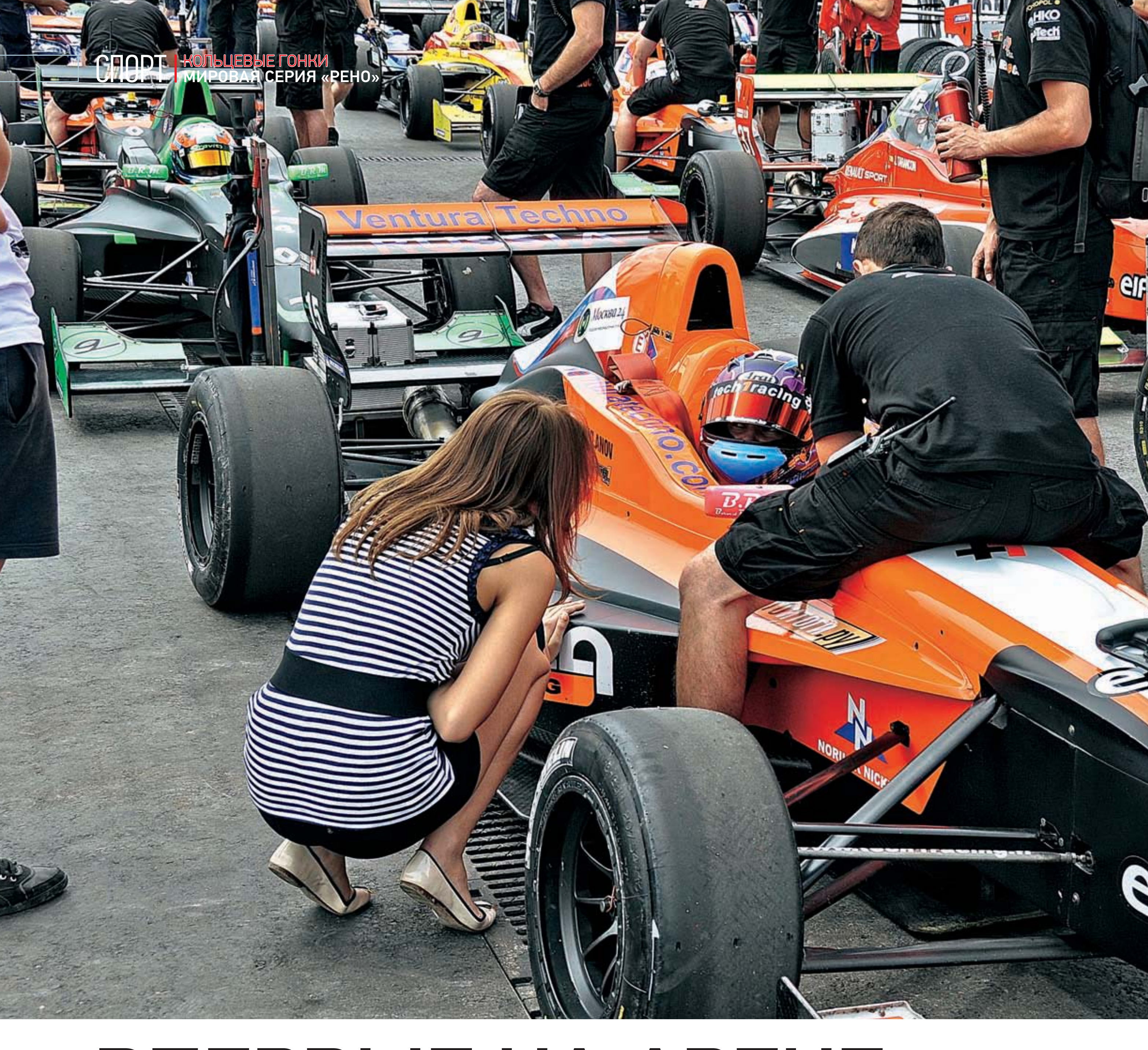
Год назад россияне отдали все трофеи иностранцам – потерпела неудачу дружина «КамАЗ-Мастер», поломки и аварии выкосили лидеров в зачете внедорожников. Условия для реванша в этом году были явные – гонку пропустили сильная немецкая команда X-Raid и голландская грузовая бригада «Де Рой». Хотя число участников даже выросло: установлен рекорд массовости «Шелкового пути» в зачете автомобилей – 104 экипажа! Впервые удалось заманить на старт французского ветерана Жана-Луи Шлессера, который, безусловно, стал фаворитом.

Трассу существенно перекроили, длина спецучастков сократилась с 2400 до 1880 км (убрали грунтовки средней полосы). Финальный этап Майкоп – Геленджик пришлось отменить из-за последствий наводнения в регионе. При этом стало больше песка и усложнилась навигация.

Шлессер сошел на втором этапе: его багги споткнулся о собственный отвисший лист защиты и перевернулся. Пилот сломал руку и прекратил гонку, упростив задачу Борису Гадасину, который уступал лидеру после первого дня всего 11 секунд.

Развязка в битве грузовиков наступила на последнем этапе. Камазовец Эдуард Николаев лишился верной победы, вылетев с трассы и наглухо застряв в болоте, неподалеку от уже сидевшего там Алеша Лопрайса. Оба лидера в зачете грузовиков оказались за чертой призеров.

Отметим, что состав участников в зачете автомобилей сильным не назовешь. Айрат Мардеев на КамАЗе всю дистанцию шел в темпе внедорожников и на финише уступил Гадасину менее трех минут. А Эдуард Николаев на одном из этапов вообще оказался самым быстрым во всем пелетоне. Откровенно говоря, так быть не должно.



ВПЕРВЫЕ НА АРЕНЕ

На открытии автодрома Moscow Raceway факты собирал **Сергей Зиновьев**. За их фотоподтверждение отвечали **Вадим Крючков** и **Евгений Бобриков**.

Факт 1: успели!
Последние месяцы строительство трассы шло круглосуточно, и все равно у нас были опасения, что не успеют. Но за две недели до старта она успешно прошла инспекцию ФИА – приемную комиссию возглавлял сам Чарли Уайтинг, главный комиссар Формулы-1. Некоторые объекты остались недостроенными, например стационарные трибуны вдоль стартовой прямой, но проведению состязаний это не мешало. Главное – в порядке сама дорожка, зоны безопасности, дренаж и оборудование паддока. Работы продолжаются, окончательный вид автодром примет осенью.

Факт 2: мы любим гонки!
Зрительский интерес россиян к гонкам даже такого солидного уровня, как Мировая серия «Рено», непредсказуем. Реальность превзошла все прогнозы. На сайте «Рено» распечатали почти 40 тысяч приглашений, а в воскресенье на всех стоянках вокруг автодрома был полный аншлаг. Объявили итог: 85 тысяч зрителей за два дня, но точный подсчет невозможен, ведь вход на гонки свободный (как и на других этапах серии). Оказывается, москвичи хотят смотреть гонки! Если эти гонки интересные. Никакие пробки и расстояния российских болельщиков не смущают. И 80 км от столицы – пустяк. Кстати, на машинах болельщиков красовались и номера других регионов.



В определенное время зрителей свободно пускали на пит-лейн. Желающих прогуляться хватало – трибуна почти опустела.

Даниил Квят очень доволен выступлением на домашней трассе и поддержкой трибун: удалось выиграть и вернуть лидерство в чемпионате «Рено 2,0».

Часть гоночных симуляторов отведена для юных болельщиков.

Факт 3: движуха!
Принципиальное отличие Серии «Рено» от российских кольцевых серий – на трассе и в паддоке постоянно происходит какое-то действо. Если не старты боевых машин, то специально подготовленное автошоу или показательные заезды болидов Формулы-1: по трассе проехали Виталий Петров и Даниэль Рикьярдо. В паддоке непрерывно работала сцена, где выступали музыканты, открыли двери передвижной музей гоночной истории «Рено» и детский автогородок, все желающие могли проверить силы на гоночных симуляторах. Легкий перекус – без проблем, хотя и за наличный расчет. Но, судя по длине очередей, точек питания все же было маловато.

Факт 4: безопасно и позитивно!
Компания Германа Тильке – разработчик проекта и куратор строительства – все просчитала точно. Безопасность обеспечена в полной мере. Ни один вылетевший с трассы автомобиль не доехал до забора. Как и на всех трассах евроразмера, ни одна точка на трибуне не дает идеального обзора, больше половины поворотов вне поля зрения. Тем не менее трибуны соорудили в правильных местах – там, где борьба наиболее острая. А вообще, при посещении подобных гонок главное – отдохнуть, развеяться, получить порцию позитива и проникнуться атмосферой. Здесь она была просто потрясающая, ранее ничего подобного в России мы не видели.

Факт 5: звучал наш гимн!
Мировая серия приехала к нам в усеченном виде – без заездов Еврокубка «Рено-Клио» (а жаль!). Формула-«Рено 3,5»: 26 машин, пять российских пилотов – компанию Михаила Алешина, Даниила Мове, Антона Небылицкого и Николая Марценко пополнил Сергей Сироткин. Формула-«Рено 2,0»: 35 машин, четыре российских пилота. Благодаря победам Даниила Квята и в субботу, и в воскресенье над автодромом звучал российский гимн. «Рено-Меган Трофи»: 12 машин, россиян нет, зато приехали такие звезды, как Том Коронел и Роберто Морено. Кольцевых гонок, где на старте 30 машин, у нас не было много лет, а заездов 500-сильных формул – вообще никогда.





Накал борьбы в соревнованиях формул невероятно высок на протяжении всего заезда – машин много, и они абсолютно одинаковые.

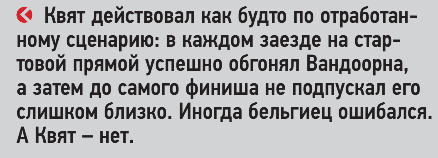
Ноги, похоже, тоже отбирали с учетом европейского уровня соревнований.

Таких эпизодов было немало: маршалы приходили на помощь умело и быстро.

Михаил Алешин, победитель Серии «Рено 3,5» 2010 года, так оценил новую трассу: «Конфигурация некоторых поворотов здесь необычная, я похожих нигде не видел. И вообще плотность виражей очень высока. Но по-настоящему скоростных участков мало, как и удобных мест для обгона».







Квят действовал как будто по отработанному сценарию: в каждом заезде на стартовой прямой успешно обгонял Вандоорна, а затем до самого финиша не подпускал его слишком близко. Иногда бельгиец ошибался. А Квят – нет.

Этот «Меган» – быстрый и вкусно звучащий прототип, лишь слегка напоминающий серийную машину. Гонка дюжины таких «меганов» – феерическое зрелище.



Факт 6: справились!

С особым вниманием мы наблюдали за работой маршалов на дистанции. Требования Мировой серии «Рено» все-таки намного выше, чем наши, а практиковаться российскому гоночному персоналу особо негде – мало мероприятий такого уровня. Поэтому в подготовку гонки включили обучающие семинары, а для служб экстренной помощи и эвакуации – тренировки в условиях, приближенных к реальным. Результат: никакой паники и заминок при уборке с трассы разбитых машин и их деталей. Сигнальными флагами тоже работали вполне достойно.

РЕЗУЛЬТАТЫ

МИРОВАЯ СЕРИЯ «РЕНО»

Формула-«Рено 3,5», после 5 этапов

1. Р. Фрийнс (Голландия)	111
2. С. Бёрд (Великобритания)	101
3. Ж. Бианчи (Франция)	85
13. М. Алешин (Россия)	26
16. Н. Марценко (Россия)	13
20. Д. Мове (Россия)	5

Формула-«Рено 2,0», после 4 этапов

1. Д. Квят (Россия)	147
2. С. Вандоорн (Бельгия)	146
3. Н. Нато (Франция)	72

Факт 7: придумано в России!

Организаторы Мировой серии впервые увидели в действии работу «шаттлов» – автобусы как муравьи сновали между железнодорожной станцией Чисмена и входом на трассу, привозя и увозя «безлошадных» зрителей. На данном направлении даже ввели несколько дополнительных электричек. Оказалось, в Европе такой практики нет: всё полностью заточено под массовый приезд на личном транспорте. Простая, даже в чем-то очевидная идея принимающей стороны настолько понравилась организаторам, что они захотели внедрить ее и на европейских этапах. ЗР

«ЛАДА» ЗАМЕНИТ «ШЕВРОЛЕ»?

Внезапное известие об уходе «Шевроле» из «турингового» чемпионата мира по окончании сезона прозвучало как взрыв бомбы и сначала сильно озадачило. WTCC и без того переживает не лучшие времена, а если еще минус три машины… С другой стороны, свой шанс наконец-то получат все те, кто уже три года пребывает в глухой тени «Шевроле» (заводская команда исправно выигрывает все титулы и почти все гонки). Пожалуй, ее уход даже привлечет новых участников.



На 2013-й назначила свое возвращение в чемпионат мира марка «Лада», – одним из пилотов на «Гранте S2000» станет Джеймс Томпсон. Размышляют СЕАТ и «Форд». И почти наверняка стартует «Хонда», – имена ее пилотов вот-вот объявят.

Главный промоутер WTCC Марчелло Лотти спокоен: «Производители приходят и уходят, а мы по-прежнему жизнеспособны. Чемпионат предоставляет отличную платформу для продвижения моделей и брендов».

ВЕСТИ ИЗ СОЧИ

В Москве прошла пресс-конференция, на которой промоутеры Гран-при России Формулы-1 рассказали о строительстве автодрома в Сочи. Там сейчас сооружают медицинский пункт, питбилдинг и зону пит-лейна, главную трибуну, прокладывают внутренние инженерные сети и благоустраивают стартовый комплекс. Одновременно занимаются укреплением грунта и подготовкой основания под трассу, – уже полностью размечены траектории. Утверждают, что все работы завершатся к Олимпиаде, но гонку трасса сможет принять до ее начала.

Первый российский Гран-при ожидается в 2014 году. К главным преимуществам расположения автодрома относят хороший климат региона – гонки тут можно проводить почти круглый год.



ДОМИНАТОРЫ



Раллийная серия IRC стала сильно напоминать старшего брата – чемпионат мира: доминирует один пилот и одна команда. Причем «Шкода» использует свое полное техническое превосходство с особым цинизмом. Андреас Миккельсен стартует на всех этапах без исключения, а его партнеры по команде Ян Копецки и Юхо Ханнинен к середине сезона пропустили по три гонки. Есть какая-нибудь интрига в турнире? На Ралли Румынии норвежец одержал победу и увеличил отрыв от Копецки до полусотни очков. Третью позицию по сумме этапов удерживает Ханнинен.

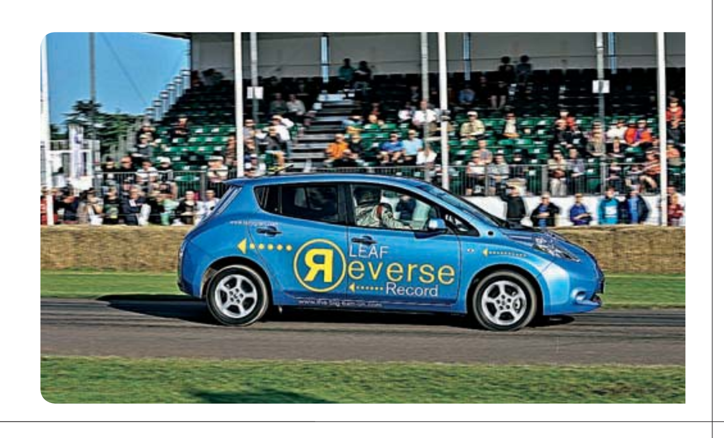
Изредка «Шкоде» портят праздник чужие пилоты. Одна победа на счету Дани Сордо – испанец, обычно стартующий в чемпионате мира, посетил «Тур де Корс» на «Мини-Кантримен». А Ралли Сан-Марино за рулем «Фиесты» выиграл Джандоменико Бассо. Вот и всё, что отдала «Шкода» соперникам. Как следствие, не более десятка пилотов можно назвать постоянными участниками IRC, – остальные выступают нерегулярно, пытаясь найти какие-то иные пути к победам.

ЗАДОМ – К РЕКОРДАМ

На традиционном фестивале скорости в британском Гудвуде отличился серийный электромобиль «Ниссан-Лиф» (LEAF).

Инженеры немного поколдовали с его настройками, и гонщик-каскадер Терри Грант установил рекорд в номинации «Подъем на Гудвудский холм задним ходом» на дистанции в одну милю: 1 минута 37,02 секунды. А средняя скорость превысила 55 км/ч – иной раз и передом так не проедешь. Может, это начало эпохи массовых гонок задним ходом на электромобилях?

«Лиф» продают с конца 2010-го, и за первый год по миру разошлось более 20 тысяч таких электрокаров. В России этот автомобиль продвигать не планируют.



ПОД СВЕТОМ ЗВЕЗД

Пятый раз в Москве прошло гоночное шоу Moscow City Racing. По традиции трассу для показательных заездов проложили близ Кремля. Звездность обеспечивали пилоты Формулы-1 Льюис Хэмильтон («Мак-Ларен»), Джанкарло Физикелла («Феррари») и Шарль Пик («Маруся»), а также раллийный вице-чемпион мира Микко Хирвонен («Ситроен»). Их выступления поддержали Эдуард Николаев на боевом КамАЗе, Роман Русинов на прототипе для длинных гонок, другие пилоты и команды.

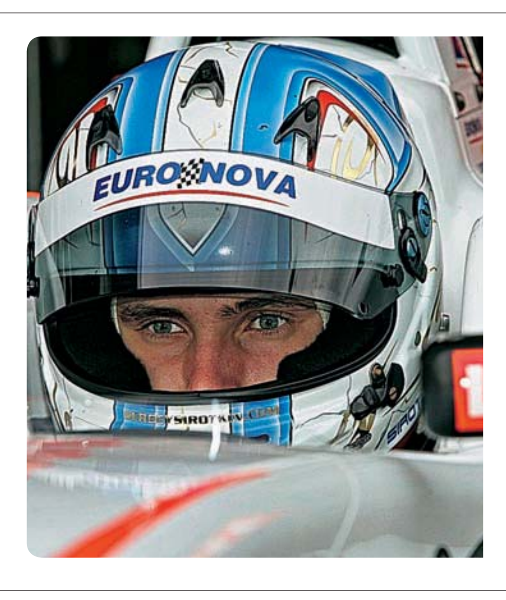
Официально сообщают о «сотнях тысяч зрителей», собравшихся вдоль трассы на Болотной площади, Васильевском спуске и набережной Кремля. Но вряд ли на данном плацдарме столько уместится. Как бы там ни было, москвичи наблюдали за шоу с большим интересом.



ПОЧТИ ПРИЗЕР

Сергей Сироткин продолжает успешные выступления сразу в двух формульных сериях. На очередном этапе AutoGP в Портимао 17-летний москвич дважды поднялся на третью ступень подиума, в бразильской Куритибе – третье и четвертое места. Всего у Сергея семь финишей на подиуме в десяти гонках, но победа пока только одна. Чемпион здесь определился досрочно: за этап до окончания серии им стал 21-летний британец Эдриан Куэйф-Хоббс. А Сироткин еще поборется за второе место с норвежцем Полом Вархаугом, который тоже старше на четыре года.

У россиянина есть победы и подиумы и в итальянской Формуле-3, но по сумме очков он пока четвертый. Однако здесь впереди еще ровно полсезона – четыре этапа, и каждый состоит из трех гонок разной протяженности.



КАЛЕНДАРЬ

1–2.09 чемпионат России по кроссу (легковые, багги), Курск
7–8.09 Кубок России по ралли, «Псков»
7–9.09 чемпионат России по картингу, Ростов-на-Дону
14–15.09 Кубок России по ралли, Асбест, Свердловская область
14–16.09 чемпионат России по трофи-рейдам, «Осенняя распутица», Тверская область
14–16.09 Кубок России по картингу, Курск
15–16.09 чемпионат России по кольцевым гонкам (RRC), Moscow Raceway
15–16.09 чемпионат России по кроссу (легковые), Омск
15–16.09 Кубок России по кроссу (все классы), Кораблино
20–21.09 Кубок России по ралли, «Санкт-Петербург»
21–23.09 чемпионат России по ралли-рейдам, «Рига Баха», Латвия
22–23.09 традиционная гонка (все классы), Ростов-на-Дону
22–23.09 чемпионат России по кроссу (легковые, багги), Топорово, Смоленская область
22–23.09 первенство России по кроссу (легковые, багги), Калининец
22–23.09 чемпионат России по кроссу (легковые), Алапаевск
28–29.09 чемпионат России по ралли, «Россия», Новороссийск
28–30.09 чемпионат России по ралли-кроссу, «Серебряная ладья», Тольятти
29–30.09 чемпионат России по кольцевым гонкам (RRC), «Смоленское кольцо»

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА WTCC, после 8 этапов

1. И. Мюллер (Франция, «Шевроле-Круз»)	287
2. Р. Хафф (Великобритания, «Шевроле-Круз»)	270
3. А. Меню (Швейцария, «Шевроле-Круз»)	250
4. Г. Тарквини (Италия, «СЕАТ-Леон»)	162
5. Т. Коронел (Голландия, БМВ-320)	150
6. Н. Мишелиц (Венгрия, БМВ-320)	118

СЕРИЯ IRC, после 8 этапов

1. А. Миккельсен (Норвегия, «Шкода-Фабия»)	132
2. Я. Копецки (Чехия, «Шкода-Фабия»)	83
3. Ю. Хяннинен (Финляндия, «Шкода-Фабия»)	68
4. В. Сепп (Германия, «Шкода-Фабия»)	52
5. Дж. Бассо (Италия, «Форд-Фиеста»)	40
6. П. Флодин (Швеция, «Форд-Фиеста»)	28

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

5-й этап, «Южный Урал»

1. В. Грязин (Латвия, «Форд-Фиеста S2000»)	1:22.55
2. Г. Брославский (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	0.22
3. В. Килунин (Екатеринбург, «Субару-Импреза»)	3.16
4. Д. Воронов (Санкт-Петербург, «Хонда-Сивик»)	9.32
5. Г. Трегубов (Пермь, «Субару-Импреза»)	9.33
6. И. Воробьев (Ярославль, «Форд-Фиеста R2»)	9.41

Нет ничего проще, чем купить автомобиль!

Новый интернет-ресурс с уникальными возможностями поиска автомобиля. Включает описание **более 400 модификаций легковых автомобилей**, представленных на российском рынке, а также **актуальную базу объявлений о продаже авто:**

kupiauto.ru

Поисковая система сервиса:

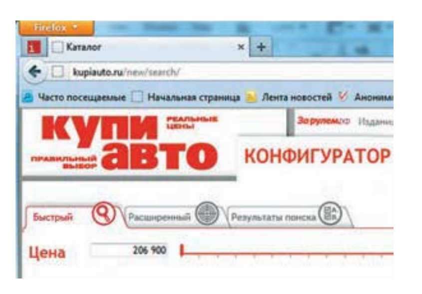
- Поможет выбрать автомобиль исходя из ваших потребностей – они разбиты на группы нашими специалистами во вкладке «Популярные варианты».
- Учитывает эксплуатационные расходы и падение стоимости каждой модификации, которые отражены в уникальном показателе КАР-индекс.



Кар-индекс 8,8 руб./км

- Автоматически подбирает статьи и новости от автосалонов по выбранному авто.

1 шаг заходим на сайт www.kupiauto.ru



2 шаг выбираем автомобиль по заданным параметрам



3 шаг изучаем понравившуюся модель



4 шаг сравниваем с конкурентами



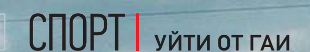
Одноклассники | Горячие предложения | Б/У за те же деньги

Марка и модель	Комплектация	Кузов	Класс
Nissan Qashqai	XE 1.6 2WD MT5	Универсал	Кроссоверы
Citroen C4 Aircross	1.6 Dynamique 2WD	Универсал	Кроссоверы
Ssang Yong Actyon New	2.0D Original MT	Универсал	Кроссоверы
Nissan Qashqai+2	XE 1.6 2WD MT5 (-B-L)	Универсал	Кроссоверы
	1.6 LE 2WD CVT KURO	Хэтчбек	Кроссоверы
Volkswagen Tiguan	1.4 TSI MT6 Trend&Fun	Универсал	Кроссоверы
Nissan X-Trail	XE 2.0 MT6	Универсал	Кроссоверы
Mazda CX-5	2.0 Direct MT 2WD	Универсал	Кроссоверы
Peugeot 4007	2.0 Access 2WD 5MT	Универсал	Кроссоверы

5 шаг ищем самые выгодные предложения рынка по выбранному авто



купи авто РЕАЛЬНЫЕ ЦЕНЫ ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР



ВРЕШЬ, НЕ ВОЗЬМЕШЬ!

На «Смоленском кольце» состоялся конкурс водительского мастерства сотрудников ГАИ Смоленской области. **Вадим Никишев** подбросил полицейским непростую задачу – догнать на патрульном ВАЗ-2114 современный «Ауди-А1».

Воспринимается А1 как женская машина. Ну согласитесь – самая игривая среди ингольштадтских моделей, в яркой окраске, мотор – всего 1,4 л. Правда, с помощью турбонаддува он выдает 122 л.с. и 200 Н·м. С другой стороны, масса тоже не рекордно низкая – наша машина с роботом S tronic в снаряженном состоянии весит 1200 кг.

Гаишная «четырнадцатая» легче – чуть больше тонны. А вот мотор у нее слабее – 1,6-литровый атмосферник развивает 82 «лошадки» и 132 Н·м. Динамика соответствующая: 13,2 секунды до сотни у «Лады», «Ауди» берет этот рубеж за 8,9 секунды. Проверим шансы?

Пока Олег Петриков вспоминает, каково пилотировать отечественную технику, сажаем Александра Сотникова за руль «немца» и с почти полной загрузкой тоже отправляемся на трассу. Вот впереди показались включенные «маяки» полицейской «Лады», вот мы стремительно подкатываем к ней на торможении, и вот она уже позади. «Ты догоняешь – я убегаю», – всё как в известном фильме, только наоборот: гражданская малолитражка с тремя пассажирами запросто обгоняет спецмашину.

А если сравнить время? «Лада-114» после нескольких попыток одолела круг за 2 минуты 16,9 секунды. «Ауди-А1 1,4 TFSI» под управлением

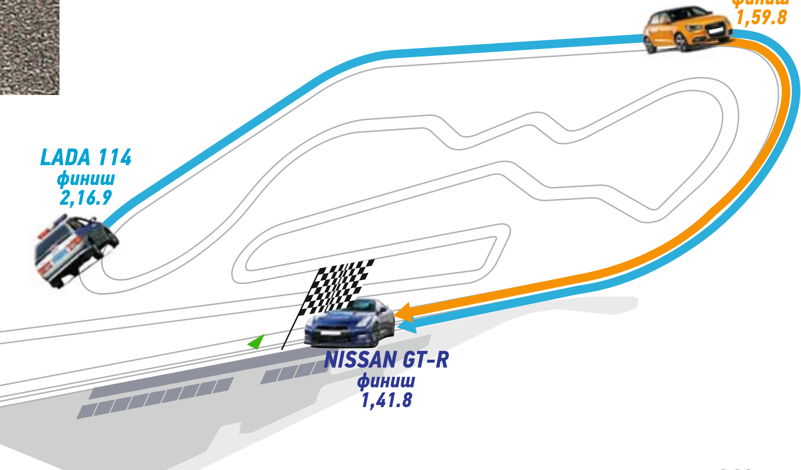


Для инспекторов ГАИ Смоленской области подобные мероприятия редкость, тем не менее отдельные сотрудники показали очень достойные результаты. Будь соревнования регулярными, уровень водительской подготовки дорожной полиции был бы еще выше.

Бедным «ладам-114» на автодроме тяжко: греются тормоза, дымят шины, кипят моторы. А случись им преследовать преступника? Время круга: 2,16.9.



Для сравнения: самый медленный автомобиль, который мы протестировали на «Смоленском кольце», – 102-сильный «Рено-Сандеро». Даже его время лучше, чем у патрульной «Лады»: 2,12.2. Суперкар «Ниссан GT-R» самый быстрый: 1,41.8. Расклад сил наглядно показывает иллюстрация: когда «Ниссан» уже закончил круг, «Ауди» готовится атаковать последний поворот, а «Лада» безнадежно отстала.



Петрикова эта же дистанция покорилась за 1,59.8. Как эта разница выглядит вживую – смотрите на рисунке.

Так что же, шансов догнать обычный современный автомобиль у гаишников нет? Почему же, есть план оперативных мероприятий, который позволяет перехватить нарушителя на следующем посту. Но красивых и, главное, эффективных погонь при таком раскладе не получится. И дело не только в мощности.

Думаете, это гаишники нас обогнали? Ничего подобного: через пару секунд груженый «Ауди» «сделает» патрульную машину, как стоячую!



«Ауди-А1» не суперкар, но под управлением профессионала смог выйти из 2 минут на круге. Очень живой, понятный в управлении и сбалансированный автомобиль! Время круга: 1,59.8.

Сотрудники разных отделов ГАИ УВД по Смоленской области были в равных условиях, соревнуясь на не самой совершенной, но одинаковой технике. С иномарками на обычных дорогах такого паритета нет.

Во время соревнований сотрудники полиции перегрели тормоза на одной машине, столкнулись с утечкой охлаждающей жидкости на другой. Половину времени патрульные машины стояли с поднятым капотом. Да и при общем позитивном настрое после первого опыта на автодроме слышались нерадостные разговоры: «Что с бензином, весь выжгли?». А еще мы со своими тестовыми заездами подбавили...

Выводы простые: ГАИ, чтобы она могла тягаться с нынешними нарушителями, нужно улучшать снабжение и менять технику. Это двадцать лет назад «девятки» на равных соперничали с большей частью российского автопарка, а сейчас патрульные «лады» едва держатся на ходу. Самим сотрудникам нужно больше практики – и, если все получится, в следующем году соревнования на «Смоленском кольце» могут собрать экипажи со всей Центральной России. ЗР



Олег ПЕТРИКОВ,
мастер спорта, генеральный директор автодрома «Смоленское кольцо»

«Ауди-А1 1,4 TFSI» понравился: плотное шасси, хорошие реакции на руль, достойное замедление. Мотор «широкий» – везет во всем диапазоне оборотов, но ярким характером не отличается. К такой «тележке» вполне подойдет более мощный двигатель. Коробка работала в положении «спорт» – переключения своевременные, а ручной режим без лепестков мне неудобен.

Патрульная «Лада-114» оставила тяжелое впечатление. Про интерьер промолчу – а ведь инспекторы проводят в этом салоне все дежурство. Управляемость ужасная: сначала ты крутишь руль, потом обжимается подвеска и только потом машина худо-бедно принимает маневр. Чахлый мотор едва позволил развить на прямой 130 км/ч по спидометру – в реальности это чуть за 120. При торможении пригодился гоночный опыт: антиблокировочная система отсутствует, поэтому нужно тонко дозировать усилие, чтобы не заблокировать колеса. Те, у кого такого наката нет, регулярно пускали дым из-под колес. А в итоге на тестируемой «Ладе» обнаружились проблемы с системой охлаждения. Остается посочувствовать инспекторам и пожелать им поскорее обновить автопарк.


РЕКЛАМА
СТАРЫЙ КЕНИГСБЕРГ
КОНЬЯК
100% КОНЬЯЧНЫХ СПИРТОВ ИЗ ФРАНЦИИ*
www.alliance1892.ru
*Matieres premieres de France

ГОРИ, ГОРИ, МОЯ ЗВЕЗДА!

Компания «Вольво» решила вывести на российский рынок тюнинг-версии, которые легко опознать по шильдику *polestar* в синем квадратике. Знакомиться с новинками **Юрий Тимкин** отправился на родину нового бренда – в Швецию.

S60 – самый современный и популярный автомобиль в гамме. Многие владельцы с удовольствием его доводят. В результате перепрошивки мощность 3-литровой рядной «шестерки» у версии T6 возрастает с 304 до 329 л.с., а крутящий момент – с 440 до 480 Н·м. И это чувствуется! Машина более рьяно реагирует на газ и одаривает бурным ускорением. На разгон с места до 100 км/ч уходит 5,8 с вместо 6,1. Жаль, что звук при этом самый обычный, не рычащий. Несмотря на выросшую мощность, средний расход топлива декларируют на прежнем уровне – 9,9 л/100 км. Самое удивительное, что после проведенных за рулем 500 км бортовой компьютер высветил именно этот показатель! Редко такое бывает.



Изысканный купе-кабриолет C70 с 2,5-литровым пятицилиндровым турбомотором получил чуть более скромную прибавку: мощность поднялась с 230 до 250 сил. Зато крутящий момент подрос значительно: 370 Н·м вместо 320. Впрочем, этого не хватило, чтобы автомобиль воспринимался спортивным. Он быстрый, но спортом тут и не пахнет. C70 стал лишь чуть более отзывчив на акселератор и всем своим поведением по-прежнему демонстрирует, что заточен под максимально комфортное передвижение. Такие автомобили редко покупают для лихачества – платить за повышение мощности в данном случае я не стал бы.



Директор по маркетингу «Поулстар» Ханс Боот заявил: «Примерно половина покупателей «Вольво» не прочь вложиться в тюнинг. Рекомендуем сделать это цивилизованно, через завод, не обращаясь к сторонним компаниям, ведь в этом случае машина снимается с гарантии. Мы предлагаем увеличить мощность в технических центрах наших официальных дилеров. Это надежно и качественно. Да и цена сравнительно невысока (49,9 тысячи рублей против 100–120 тысяч за неофициальный чип-тюнинг. – *Ю.Т.*). Причем форсировать двигатель можно даже у автомобиля с пробегом. Несмотря на прирост мощности и крутящего момента, расход топлива не увеличивается. Экономичность ухудшится только в том случае, если вы решите полихачить».



В концепт-каре, созданном на базе S60, изменения не ограничили чип-тюнингом. Заметно переработано шасси: передняя и задняя колеи стали шире на 20 и 40 мм соответственно, установлены более жесткие стабилизаторы поперечной устойчивости и амортизаторы Öhlins, дорожный просвет уменьшен на 30 мм. Шины – здоровенные 265/30R19, тормозные диски увеличены (380 мм спереди и 302 мм сзади). Кузов украшает аэродинамический обвес, испытанный в заводской трубе. Рядная турбо-«шестерка» разогнана до 508 л.с. и 575 Н·м. Такой скачок мощности позволяет разогнаться до сотни за 3,9 с и достигать 300 км/ч. Машина пока в единственном экземпляре, сейчас изучают рыночные перспективы. Мне кажется, без внимания покупателей она не останется.



Владельцам дизельных модификаций кроссовера XC90 тоже есть что предложить. А именно: довести мощность 2,4-литрового мотора до 210 л.с. Это всего на 10 «лошадок» выше базового показателя. Крутящий момент возрастает более заметно: с 420 до 460 Н·м. Правда, в реальности этой прибавки я не почувствовал. Машина ускоряется весьма инертно, после нажатия на газ подхват наступает только секунды через полторы. Впрочем, валкое шасси и без того напрочь отбивает желание быстрой езды. То, что автомобиль немолодой, чувствуется и по допотопной мультимедийной системе: у нее жутко неудобное управление навигатором, экран с неважным разрешением и старомодной графикой. Вот где требуется тюнинг!

ПРИЧУДЫ ТУШИНА

Читателю, конечно, известно значение слова «экзотика». А с приставкой «авто»? Да-да, те самые «необычные, непривычные, из ряда вон выходящие» экспонаты искали на одноименном автомобильном шоу в столичном Тушине **Алан Енилеев** и фотограф **Александр Марковский**

Экспонаты? И да и нет. Эти авто участвовали в гонке ретроавтомобилей Moscow Classic Grand Prix на трассе «Тушино Ринг».



Главный редактор журнала «За рулем» Антон Чуйкин наградил призера гонки ретроавтомобилей Алексея Прупеса, который пилотировал красивейший «Ягуар-Е» 1964 года выпуска.



Коллектив интернет-ресурса SaabClub.su тоже выставил на обозрение винтажные автомобили.

Стенд Trump Cars демонстрировал легенды американского автопрома. Особенность этого открытого «Понтиака-Гран При» – опционный тахометр, вынесенный на капот.

«Шевроле-Шевель SS». В свое время прославился страшной статистикой: в первый день продаж этой модели на ней разбились восемь человек.

Заслуживает внимания этот хот-род, построенный на базе «Москвича-401». Посетители высоко оценили проделанную мастерами работу, которая действительно заслуживает оваций за оригинальность.





Стенд классического клуба БМВ напомнил посетителям, как выглядят легендарные модели минувших лет.

Тот самый «Мустанг» в идеальном состоянии? Классическая экзотика!



СТАРАЯ «ОКА» ДО УЛАН-БАТОРА ДОВЕЗЕТ

«Кенгурятник», «люстра», хищный выступ лебедки – типичный облик экспедиционного автомобиля. Ну а если это старенькая малолитражка стоимостью от силы в одно колесо рейдового монстра? Свой вариант реализовал **Владимир Шарлаев**.

Теплым сентябрьским утром два автомобиля ВАЗ-11113 выехали из Санкт-Петербурга в сторону далекого Улан-Батора...

– «Ока»?! Да она до границы города не доедет!

Идея проверить, насколько малобюджетным может быть подобное автопутешествие, не вызвала понимания среди знакомых. Но мы стартовали, снарядив два автомобиля: мой, получивший имя Зеленый, и Баклажан друзей – Мишки и Маринки.

Первая граница. На дезинфекционной губке Баклажан глохнет, и, под удивленными взглядами пограничников, мы торжественно вталкиваем его в Казахстан.

– Куда направляетесь?

– В Монголию!

Наверное, таможня восприняла наш ответ как шутку, но пропустила.

Казахские дороги относительно пустынны. Заправки есть, но бензина обычно нет. Апофеозом топливного кризиса стал для нас последний поселок – Бейнеу. В него мы въехали с уже давно горящей лампочкой, а бензина, по словам местных, не было всю последнюю неделю. Утром отправились к высокопоставленному директору заправки.

– Международная экспедиция? Сколько топлива надо?

На клочке бумаги нам выписывают «талон» на 80 литров.

Узбекские пограничные службы славятся своей дотошностью. Говорят, за монетку в 10 рублей, завалившуюся под подкладку, тут же выписывали штраф – в стократном размере. На этой границе мы провели больше суток. Казахи пропускают относительно быстро – часов за пять успеваешь и очереди дождаться, и досмотр пройти. Но вот дальше...

Сотни машин беспорядочно толпятся на нейтральной полосе. Каким-то образом формируется очередь, и, что самое интересное, она соблюдается. Ночью просыпаешься, проезжаешь десяток метров куда-то в сторону, чтобы дать дорогу фуре, и засыпаешь снова. Как вам ночевка в «Оке» вдвоем?



НЕМНОГО СТАТИСТИКИ

Пусть каждый сам решит для себя, насколько затратен подобный автотуризм.

Маршрут: 22 000 км, шесть стран, восемь границ, 79 суток в пути.

Топливо: 1500 литров.

Затраты: 160 000 рублей на машину, включая покупку автомобиля.

Ремонт: каждый день.

Участники: Зеленый – СеАЗ-11113 (2002 год выпуска), куплен за 27 500 рублей, предстартовая замена масла, прокладок; капитан команды – Владимир Шарлаев, штурман на части маршрута – Дмитрий Федоров;

Баклажан – СеАЗ-11113 (2002 год выпуска), куплен за 20 000 рублей, перед стартом капремонт двигателя; водитель – Михаил Нечаев, штурман – Марина Нечаева.



Минные поля на берегу Пянджа. Мы ночевали в 10 километрах выше по течению.

Граница на замке! Ночевка на берегу Пянджа. За речкой – Афганистан, а наряд пограничников появился только в обед. Зачем вникать в такие мелочи, как паспорта и пропуска? Намного интереснее сделать снимок на память.

Мургаб – самый высокогорный райцентр СССР. Утром, когда взошло солнце, термометр показывал минус двадцать…



Но в соседних-то легковушках помещается по девять человек! Это гастарбайтеры возвращаются с заработков домой. Четыре-пять дней в пути плюс 6000–7000 рублей за радость тесного общения с соотечественниками.

Дальше – Муйнак, что на берегу Аральского моря. Меньше чем за сорок лет море погибло, и вместо волн на горизонте теперь пылевые смерчи. Оказалось, что «Ока» по песку едет весьма неохотно. Наша идея подъехать к кораблям закончилась двухчасовым копанием и толканием.

Узбекистан. Въезды на большинство АЗС попросту завалены бетонными блоками. Марка бензина уже не важна – хоть какого-нибудь! Найдешь перекупщика, и он вынесет тебе пятилитровые баклажки, наполненные жидкостью, похожей на топливо.

На погранпереходе таджики все делают быстро, весело… и за деньги. Точнее, пытаются развести на бакшиш.

– Служба экологического контроля! С вас 2 доллара за дезинфекцию автомобиля.

– Хорошо.

Получаем бумажку, чек.

– А дезинфекция-то где?

– Ну, если очень хотите…

Из шланга неохотно брызгают на колеса водой. Затем усатый погранец отводит в будку и поясняет, что надо бы заплатить, иначе он обидится. Некий «дорожный сбор» в итоге составил по 25 долларов. Бумажка об оплате помогла на выезде как аргумент при отказе платить за что-либо еще.

В Среднюю Азию мы направились ради Памирского тракта. Это самая высокогорная автомобильная дорога бывшего Советского Союза. Высшая точка тракта – перевал Ак-Байтал на высоте 4655 метров над уровнем моря. В инструкции по эксплуатации «Оки» вычитали, что она пригодна для использования на высотах до 4500 метров. А выше?

За пару часов лето сменилось осенью, а затем и вовсе пошел мокрый снег. Тридцать три лошадиные силы с трудом тащат машину вверх даже на первой передаче. Неожиданно капот окутывают клубы пара – закипели. Соединение вентилятора напрямую помогает, и вот мы уже на перевале.

Дальше – недавно пробитый туннель: думаю, именно сюда попадают души нарушителей ПДД. Строили его иранцы. Что-то не рассчитали, и подземная река устремилась внутрь туннеля! Несколько километров в густом

Современные монголы часто предпочитают «железного коня». Идеальное средство передвижения по бескрайним степям.

Перевальный взлет. На такой высоте мощности не хватает даже машине с одним водителем. Но пара дополнительных человеческих сил поможет «Оке» покорить высочайший перевал СССР!

Ремонт сломанной опоры двигателя в походных условиях. Кусок старой покрышки, хомут и проволока – можно ехать дальше!

Выбирать среди марок бензина в Узбекистане не принято: радуешься тому, что есть.

6000 километров от дома. Первое пробитое колесо.



тумане из испарений и выхлопных газов. Всего 20 минут езды во чреве горы, а кажется, что прошла вечность.

На въезде в Душанбе Баклажан отказался двигаться дальше: двигатель ревет, а колеса не крутятся! Первая мысль – полетела коробка или сцепление. Но это испытание будет позже. А пока – «всего лишь» ШРУС. Неприятно, но не смертельно (если есть запасной).

Справа шумит река. За ней по узкой тропинке бредут ослиные караваны. Афганистан. Порой через Пяндж, вдоль которого вьется грунтовка, можно перебросить камень. На том берегу неспешно течет совсем иная жизнь. После небольшого брода в очередной раз отказали стартер и система охлаждения, – остановились на ночевку прямо на берегу. Ночью никто нас не беспокоил, как и утром.

После Хорога дорога устремилась к высокогорному Памирскому плато. На термометре минус двадцать – уже после восхода солнца! Высота чуть меньше 4000 метров. К нашему удивлению, Зеленый едет! Баклажан не столь сознателен, хотя это уже не важно: несколько сотен метров на веревке, и мы готовы двигаться дальше.

Подъем становится круче, кислорода все меньше – и вот уже «Оке» не хватает разреженного воздуха. Сажаем за руль самого легкого участника – Маринку, а сами изо всех сил налегаем сзади. Вроде пошла! Но стоит прекратить толкать, как двигатель перестает справляться и машина почти останавливается. Догоняем, снова упираемся в багажник. Кислорода мало не только двигателю – вытолкали на перевал и сами упали на землю, чтобы отдышаться. Да, не зря производитель ограничил порог эксплуатации по высоте… Но впереди наконец-то спуск, а это значит, что Памирский тракт пройден! Впереди нас ждет самое интересное – Монголия.

Красная Юрта. Пограничники, изъяв паспорта и оставив машины на таможне, отправили нас ночевать



в юрту к одному из работников. К полуночи сюда ввалились дальнобойщики. Засыпаем под предложения повернуть обратно и пророчества о холодной зимовке в снегах, если не одумаемся.

В монгольской степи дорога может шириться на километры. Колеи расходятся, пересекаются... Нелегко приходится машинам в этой стране. Особой популярностью пользуются здесь УАЗы и ЗИЛы, а также мотоциклы ИЖ. На наши машины смотрели с удивлением – похоже, никто здесь таких не видел! И не верили, что это российская техника: мол, такое могут производить только в Германии или во Франции.

2000 километров по Монголии обошлись нам в три разорванные покрышки, пробитую коробку передач, глушитель и опору двигателя. Коробку залепили «холодной сваркой», лысой летней резиной заменили рваные колеса, а опору двигателя соорудили из хомута и куска покрышки. Позже, в городе Гоби-Алтай, местные механики сварили нам новую опору и починили глушитель – опыта у них предостаточно.

Улан-Батор – долгожданный финиш! Или нет? Изначально была идея доехать до столицы Монголии и бросить останки автомобилей здесь, но Зеленый и Баклажан еще полны сил, а до дома каких-то 6000 километров прекрасного российского асфальта! Трассы с разметкой, инфраструктурой и сервисом. Дороги, по которым можно спокойно проезжать сотни километров и даже не особо уставать.

...Когда по правому борту показался Байкал, поймал себя на мысли: «Вот я и почти дома! Еще чуть-чуть – и путешествие закончится». До дома оставалось каких-то 5000 километров... ЗР

Узбекистан, Хива. Этот старинный город по-особенному открывается именно ночью. Кажется, что попал в сказку и из-за угла сейчас появится убегающий от разбойников Али-Баба.

Школа ремонта. Михаил Нечаев изучает автодело в боевых условиях.

Таджикистан, дорога вдоль Пянджа. Чтобы понять, насколько хороши российские дороги, стоит сюда съездить.

Международный погранпереход «Кызыл-Арт». Холодно, ветрено, но радостно!

ДЕТИ ПОДЗЕМЕЛЬЯ

Оказывается, существуют автомобили, удел которых – все свои километры наматывать под землей, не выезжая на белый свет. Чтобы познакомиться с ними, в шахты отважно спускался **Алексей Воробьев-Обухов**.



В старых кинолентах стахановцев в дальний забой везли вагонетки-электрички по проложенным в штреках рельсам. Сегодня изрядную долю подземных перевозок взяли на себя специальные автомобили. Причем особенные не только по назначению, но и по конструкции. А в самом деле, что требуется от подземного автомобиля, а что нет?

Стильный дизайн, мощные моторы, идеально настроенную подвеску можно смело оставить наверху. Подземное авто должно быть небольшой высоты, с экономичным и экологичным дизелем (динамика тут не важна, а вот кислорода желательно сжигать поменьше), обладать несложной подвеской и при этом минимальным радиусом разворота. Конечно, необходимы яркие, надежные фары, а вот стеклоочистители вряд ли потребуются. Очень важный аспект – взрывобезопасность: в шахтах есть угроза скопления метана, так что все электрооборудование и выхлопная система должны исключать искрообразование (тут дизель вне конкуренции). GPS-навигатор под землей ни к чему, хотя неплохо бы иметь какой-то автономный его аналог. Спидометр если и ставить, то оцифрованный максимум до 40 км/ч. Проще может быть и система охлаждения: колебания температуры под землей минимальны.

Исходя примерно из таких требований и собирают подземные машины.



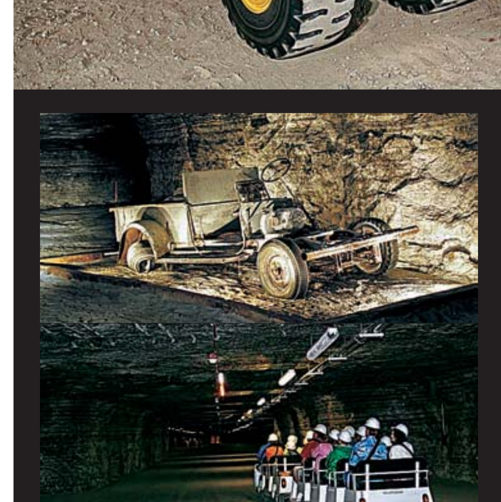


Немецкая компания «Герман Паус» выпускает подземные микроавтобусы «Минка-18». Название образовано от нем. Mine (рудник) и англ. car (автомобиль). В машине 18 мест, двигатель «Дойтц» в 68 л.с. не имеет механической связи с колесами – использован гидростатический привод. Высота автобуса 2,2 м, длина – 5,8 м. При таких параметрах удивляет дорожный просвет: 340 мм! Радиус разворота всего около 5 м. На этой платформе выпускают также санитарный автомобиль, пожарный (на снимке), грузовик, цистерну. Всё это изготавливают также во взрывозащищенном исполнении.

Подземный джип «Майнкэт-UT99C» делает канадская компания «Индастриал». Двигатель «Камминс» мощностью 99 л.с. позволяет разогнаться до 35 км/ч. Проходимость, как и положено вседорожнику, отменная: клиренс 240 мм, ход подвески 178 мм, преодолеваемый подъем 20%. Хуже с радиусом разворота – целых 7,4 м при длине авто 5,1 м. Мест в машине от двух до девяти. В список опций включены кран, подъемник, пассажирская кабина... и стеклоочистители. Да, за них надо будет доплатить, если в вашей шахте грязно и сыро!

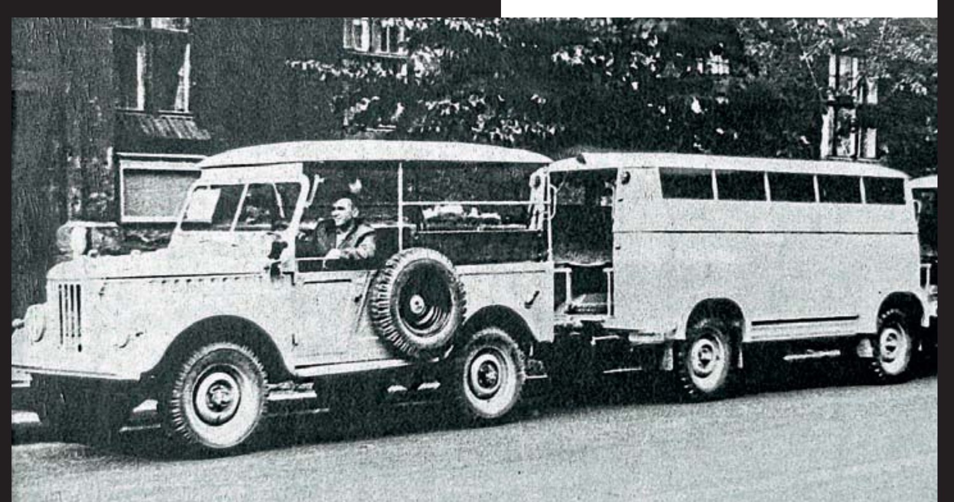
Очень интересен самосвал «Индастриал-РМКТ». Его шасси сочлененное, но это сделано для уменьшения радиуса поворота, а не разворота. Потому что разворачиваться машине вообще не нужно! В кабине два руля и два комплекта педалей, и водитель может сесть лицом в любую сторону. Кузов объемом от 8 до 12,5 м^3 вмещает от 17 до 25 т породы. При этом его можно быстро заменить другим и получить, например, кран, подъемник, бетономешалку. Автомобиль способен преодолеть подъем до 50%: штреки не всегда пробивают горизонтально.

Подземный самосвал AD30 от американского «Катерпиллера» – настоящий монстр: его дизель Cat C15 ACERT развивает 408 л.с. Снаряженная масса – 30 т, объем кузова – 15,3 м^3. Чтобы он мог проехать, высота туннеля должна быть не меньше 4 м – немало, однако! А для разворота ему потребуется площадка в 17 м. В общем, это мощная техника для мощных выработок.





Этот электромобиль встал на вечный прикол в подземном музее соли штата Канзас. Как видим, уже в давние времена думали о применении в шахтах экологически чистого транспорта, пусть и с примитивным дизайном. Сегодня к этому и другим экспонатам вас довезет колесный электропоезд, созданный компанией «Тэйлор-Данн» и совсем не страшный с виду. Ужасы приготовлены в залах...



Подземные автомобили выпускали и в СССР. Например, автопоезд РАФ-983-725 существовал в 20 экземплярах, работавших на одном из солигорских калийных комбинатов. В нем могли ехать к забою со скоростью до 30 км/ч больше 30 человек. Для уменьшения радиуса поворота все оси прицепов сделали управляемыми с помощью дышла и системы тяг. На каждой единице стоял аварийный ручной тормоз, о его включении предупреждал индикатор на панели приборов тягача. Стальные стенки прицепов имели толщину 3 мм. А еще – и это самое интересное – тягач был оборудован каталитическим нейтрализатором, и это в 60-е годы прошлого века! Под землей использовали также модификации автобусов ПАЗ.



ЗДРАВСТВУЙ, LATVIJA!



Грузовики и автобусы, служившие в советских учреждениях, время щадило куда реже, нежели частные легковые машины. А уж возрождение любого из них – событие. **Сергей Канунников** вспоминал историю редкого нынче микроавтобуса РАФ-977, путешествуя на нем вместе с **Константином Якубовым** (фото).

Маленькие щетки двигаются по стеклу не просто медленно, а преувеличенно медленно. Но вовсе не потому, что машина латышская. Такова уж конструкция узла 21-й «Волги». Было бы совсем смешно, кабы не ливень...

РИЖСКИЙ МАЛЫЙ

Создание первого в СССР микроавтобуса неслучайно доверили заводу в Риге, ведь автомобильные традиции здесь древние: еще до Октябрьской революции делали «лейтнеры» и «руссо-балты», в 1930-х собирали «форды» и монтировали собственные кабины на советских грузовых шасси, после войны производили полноразмерные автобусы РАФ (Рижская автобусная фабрика) с оригинальными кузовами на газовском шасси. Так что в прибалтийской республике были соответствующие инженерные и рабочие кадры.

Первый микроавтобус построили к московскому Фестивалю молодежи и студентов – потому и назвали «Фестиваль». Однако производство машин нового для СССР класса шло совсем не гладко. Автобусы с двигателями «Победы» (РАФ-10) и «Москвича» (РАФ-08, – таких создали совсем немного) имели несущий кузов. Не самый удачный: он требовал повышенного внимания, усиления и доводки. Кроме того, подвески, тормоза, рулевое управление легковых машин с трудом справлялись с нагрузками куда более тяжелого 11-местного автобуса.

Эта проблема преследовала рижан все четыре десятка лет, пока завод строил автобусы. Впрочем, тут не их вина: унификация была обязательной, любая попытка от нее уйти пресекалась сверху.

В 1958-м на рижской улице Дунтес начали выпуск модернизированного РАФ-977, дав ему не требующее перевода имя Latvija.

ПРОБЕГ В 1968-Й

У этого двухцветного автобуса сложная и запутанная судьба. По документам, он построен в 1962 году, к нынешнему хозяину попал уже с кузовом модели 977ДМ – с тремя (а не с пятью) боковыми окнами и широкой пассажирской дверью (такой вариант выпускали до 1976-го). Проще перечислить, что от машины дожило до наших дней, чем то, чего не хватало. По сути, автомобиль воссоздан заново. С начала



ЕЩЕ МИКРО-, НО УЖЕ АВТОБУС

Модель РАФ-977 с силовым агрегатом и передней подвеской «Волги» ГАЗ-21 появилась в 1958 году. С 1960-го выпускали модернизированный РАФ-977В, с 1961-го – 977Д со слегка иным дизайном и мотором в 75 л.с. вместо 70 сил. РАФ-977ДМ производили с 1968 года по 1976-й. Эта, последняя версия отличалась в основном кузовом.

На базе стандартного микроавтобуса выпускали туристические машины с люком в крыше, маршрутные такси, санитарные автомобили, автопоезда РАФ-980-979, экспортные и южные версии. В Риге создали прототип фургона РАФ-977К, который лег в основу ЕрАЗа-762. Некоторое время микроавтобусы под маркой ЛАРЗ-977 собирали на Украине, в Луганске.

В начале 1960-х рижские микроавтобусы возили по международным выставкам. Показывали даже на престижном автосалоне в Женеве.

второй жизни «рафик» прошел всего несколько сотен километров.

Кстати, об уменьшительном названии. Помню, как лет тридцать-сорок назад просвещенные мужчины и мальчишки смеялись над дамами, считающими, будто во фразе «За тобой заедет «рафик» говорится о неком южном госте.

Залезть на водительское место непросто: высоко и надо еще протиснуться между большим волговским рулем и маленьким сиденьем. Его короткая спинка давит куда-то ниже лопаток. Но в целом даже менее тесно, чем ожидал. Нужно только привыкнуть к почти горизонтально расположенному рулю и педалям. Правую ногу, сняв с газа или тормоза, приткнуть сложно. А ведь педали при реставрации даже немного раздвинули – ступня нынешнего владельца машины больше моей.

Рычагом трехступенчатой коробки передач от ГАЗ-21 орудовать несложно. Даже ходы вполне приемлемые. Правда, ветераны РАФа посмеялись: «Покатался бы на сильно поезженной машине – там поискал бы передачи!».

«Рафик» куда поворотливее, чем я ожидал. Сижу, считай, на колесе – обзор вперед идеальный. Спереди, помимо тонкой стенки с решеткой радиатора, фарами и эмблемой, – ничего. Впрочем, с точки зрения безопасности современные автобусы недалеко уехали от 977-го.

Волговскому 75-сильному мотору нелегко разгонять машину, чья снаряженная масса более 1700 кг. Пусть и микро-, но автобус! А если заполнить его пассажирами и довести массу до паспортных 2550 кг? Тормоза – барабанные без усилителя – тоже очень далеки от современных стандартов. Давить на педаль нужно сильно и загодя.

Вот и шоссе – широкое и не слишком заполненное транспортом. Постепенно прибавляю скорость, но быстрее 80 км/ч ехать не хочется. Высокая машина на узеньких диагональных шинах так и норовит улизнуть с траектории. Только успевай ворочать тяжеловатым рулем с солидным люфтом. А тут еще дождь, с которым еле справляются слабенькие щетки и шумный вентилятор, пытающийся осушить изнутри ветровое и боковые стекла. Чтобы регулировать температуру и потоки в салоне, приоткрыли форточки – стекла дверей не опускаются. А на ранних машинах вместо дверных форточек были сдвижные стекла.

Конечно, в годы молодости «рафика» были другие скорость и интенсивность движения. Но дороги уж точно – не лучше. За рулем такой машины место не расслабленному пользователю, а собранному Шоферу!

РАДОСТЬ И БЕДА

В 60-е и 70-е годы такие «рафики» привычно дополняли городские и сельские



Волговский руль увенчан рафовской эмблемой. Старожилы РАФа говорят, что так вроде бы делали на части машин. Легенда, думаю, но красивая.

Конечно, салон отделан богаче, чем полвека назад. Владелец подчеркивает: строил машину под себя. Но общая стилистика сохранена да и вся начинка родная.

Забываемой уже ножной кнопкой-«лягушкой» подавали воду на ветровое стекло.

На свежей машине субтильным рычагом работать, в общем-то, несложно.

Для прохода назад одно из сидений откидывается.

Ручник, действующий на трансмиссию, – справа от водителя. На панели приборов загорается красная лампочка.

Если уж ставить в РАФ «музыку», лучше волговской не подобрать.

Редакция благодарит Валдиса Гилиса за предоставленный автомобиль и помощь в организации съемки.

пейзажи огромной страны: служили в государственных учреждениях, иногда возили туристов, но еще чаще мелькали как маршрутки и кареты скорой помощи.

Первые приносили радость помешанным на машинах мальчишкам, – если удавалось уговорить родителей поехать на «рафике», уплатив по 10 копеек с человека, а не по пять, как в автобусе. Особое счастье – оказавшись рядом с водителем (понятия о безопасности тогда были совсем другие), смотреть на мир с этого взрослого места и, краем глаза, на умелые действия рулем, педалями и рычагом коробки.

А вот белые машины с красными крестами и надписями и оранжевой мигалкой на крыше вызывали беспокойство. Особенно если приезжали в родной двор.

Зато была еще одна радостная модификация «рафика» – автопоезд без дверей и боковых стекол. Такие работали в аэропортах и, на радость детворе, в парках. В комплект парковых радостей, наряду с мороженым и аттракционами, непременно должна войти поездка на автопоезде, ползущем свои несколько сотен метров чуть быстрее спешащих пешеходов.

ПУТЕВКА ВО ВТОРУЮ ЖИЗНЬ

Нынче никто уже не расскажет о первой жизни этого яркого и нарядного «рафика». Немало сил и времени понадобилось, чтобы его возродить. Некоторые элементы и детали хозяин заказывал на свой вкус, не скрывая, что отошел от оригинала. Однако рижские музейщики неспроста дали машине высокую оценку. Подлинные в ней не только главные части и узлы (кузов, основные элементы салона, силовой агрегат, ходовая часть), но и дух того далекого времени, ощущения и воспоминания, рожденные латвийским автобусом. А это трудно измерить лошадиными силами и километрами.

Переменчивая приморская погода опять шалит: после короткого ливня совсем летнее солнце. Вот и «Латвия» побежала веселее, а управлять ею вроде полегче. Мы, кажется, подружились. Не знаю, как ей, а мне – повод для некоторой гордости. ЗР



Часы от ГАЗ-21 вполне гармонично вписались в интерьер автобуса – родственника «Волги».

Сумка с инструментом живет в ступеньке за пассажирской дверью.



РАФ-10 «Фестиваль», 1957 год



Прототип РАФ-08 «Спридитис», 1958 год



РАФ-977 «Латвия», 1958 год



РАФ-980-979, 1959 год



РАФ-980-979, 1962 год

ГРАН-ПРИ 2013 За рулем

ПРИЗЫ

читателям–участникам голосования ГРАН-ПРИ «ЗА РУЛЕМ»!



НОВЫЙ KIA RIO

– современный автомобиль российской сборки для наших читателей! В базовой комплектации – экономичный мотор мощностью 107 сил, бортовой компьютер, аккумулятор увеличенной мощности, системы предупреждения об экстренном торможении и антиблокировочная, подушки безопасности, кондиционер, дорожный просвет 160 мм. Кузов машины обработан антикоррозионным покрытием. Девять вариантов окраски кузова.

Подробности – в конце номера. К участию принимаем анкеты, отправленные до 24 ноября.

За рулем



4 АВТОМОБИЛЯ «КИА-РИО» ОБРЕТУТ СВОИХ ХОЗЯЕВ 24 ДЕКАБРЯ 2012 ГОДА*.



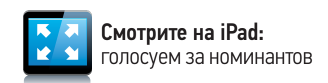
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

*Официальная дата розыгрыша автомобилей среди читателей, заполнивших и выславших анкеты и таблицы для голосования в ГРАН-ПРИ «За рулем» – 2013.









Смотрите на iPad: голосуем за номинантов

Перед вами 49 новинок российского рынка. Выберите из них лучшие – и получите шанс выиграть один из четырех призовых автомобилей «Киа-Рио»!

МАЛЫЙ КЛАСС



101. Chevrolet Aveo. 115 л.с., передний, хэтчбек, седан, 444 000–563 000 руб. ЗР, 2012, № 4, 5, 10.



102. Lada Granta. 87–98 л.с., передний, седан, 259 000–291 000 руб. ЗР, 2011, № 9, 10, 11; 2012, № 1, 3, 4, 9.



103. ZAZ Vida. 109 л.с., передний, хэтчбек, седан, 389 000–399 000 руб. ЗР, 2012, № 6.

КОМПАКТ-КЛАСС



201. Honda Civic. 142 л.с., передний, седан, хэтчбек, 749 000–949 000 руб. ЗР, 2012, № 1, 4, 7, 10.



202. Hyundai i30. 100–130 л.с., передний, хэтчбек, 649 000–909 000 руб. ЗР, 2012, № 5.



203. Kia cee'd. 100–130 л.с., передний, хэтчбек, 599 000–959 900 руб. ЗР, 2012, № 7, 10.



204. Peugeot 408. 110–150 л.с., передний, седан, 549 000–789 000 руб. ЗР, 2012, № 5, 8.



КОМПАКТ-ПЛЮС



301. Audi A3. 180 л.с., передний или полный, хэтчбек, 1 082 000- 1 116 000 руб.. ЗР, 2012, № 8.



302. Citroen DS4. 120–200 л.с., передний, хэтчбек, 757 000–1 107 000 руб. ЗР, 2012, № 5.



303. Hyundai Veloster. 132 л.с., передний, хэтчбек, 849 000–1 089 000 руб. ЗР, 2012, № 2.



304. Subaru Impreza. 114–150 л.с., полный, седан, 974 000–1 324 000 руб. ЗР, 2012, № 9.

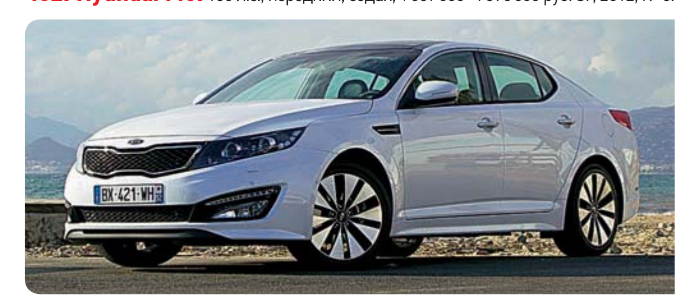
СРЕДНИЙ КЛАСС



401. Chevrolet Malibu. 182 л.с., передний, седан. ЗР, 2012, № 5.



402. Hyundai i40. 150 л.с., передний, седан, 1 089 000–1 398 000 руб. ЗР, 2012, № 8.



403. Kia Optima. 150–180 л.с., передний, седан, 939 900–1 319 900 руб. ЗР, 2012, № 4, 7.



404. Peugeot 508. 120–204 л.с., передний, седан, 839 000–1 479 000 руб. ЗР, 2012, № 4, 7.



405. Toyota Camry. 148–277 л.с., передний, седан, 959 000–1 463 000 руб. ЗР, 2012, № 1, 4.

СРЕДНИЙ ПЛЮС



501. BMW 3 Series. 136–306 л.с., задний или полный, седан, 1 250 000–2 000 000 руб. ЗР, 2012, № 2, 6.



502. Citroen DS5. 150–160 л.с., передний, хэтчбек, 1 119 000–1 479 000 руб. ЗР, 2012, № 5.



503. Volkswagen Passat CC. 152–300 л.с., передний или полный, седан, 1 109 000–1 981 000 руб. ЗР, 2012, № 3.

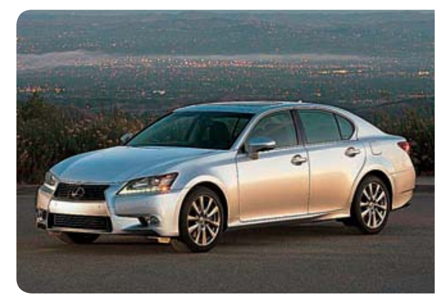
БИЗНЕС-КЛАСС



601. BMW 6 Series Gran Coupe. 313–450 л.с., задний или полный, седан, 3 950 000–4 950 000 руб.



602. Hyundai Grandeur. 250 л.с., передний, седан, 1 569 000–1 749 000 руб. ЗР, 2012, № 9.



603. Lexus GS. 209–343 л.с., задний или полный, седан, 1 730 000–3 160 000 руб. ЗР, 2012, № 6, 8.

ВЭНЫ



701. Lada Largus. 87–98 л.с., передний, 349 000–450 000 руб. ЗР, 2012, № 1, 3, 4, 5, 10.



702. Mercedes-Benz B-Klasse. 122–156 л.с., передний, 1 050 000–1 170 000 руб. ЗР, 2011, № 12.



703. Opel Zafira Tourer. 115–165 л.с., передний, 799 000–1 135 500 руб. ЗР, 2012, № 1, 10.



704. Toyota Alphard. 275 л.с., передний, 2 485 000 руб. ЗР, 2012, № 5.



КРОССОВЕРЫ МАЛЫЕ



801. Citroen C4 Aircross. 117–150 л.с., передний или полный, 799 000–1 194 000 руб. ЗР, 2012, № 6.



802. Great Wall Hover M2. 105 л.с., передний или полный, от 460 000 руб. ЗР, 2012, № 10.



803. Lifan X60. 133 л.с., передний. ЗР, 2012, № 2.



804. Opel Mokka. 140 л.с., передний или полный, 717 000– 955 000 руб. ЗР, 2012, № 7.



805. Peugeot 4008. 150 л.с., полный, 999 000–1 261 000 руб. ЗР, 2012, № 7.



806. Renault Duster. 90–135 л.с., передний или полный, 449 000–681 000 руб. ЗР, 2012, № 1, 2, 4, 9.

КРОССОВЕРЫ КОМПАКТНЫЕ



901. Honda CR-V. 148 л.с., полный, 1 149 000 руб.



902. Mazda CX-5. 150 л.с., передний или полный, 949 000–1 344 000 руб. ЗР, 2012, № 2, 5, 9.



903 Subaru XV. 114–150 л.с., полный, 984 200–1 336 000 руб. ЗР, 2012, № 3, 8.

КРОССОВЕРЫ СРЕДНИЕ



1001. Great Wall H6. 133–150 л.с., передний или полный, от 699 000 руб. ЗР, 2011, № 10.



1002. Hyundai Santa Fe. 176–197 л.с., передний или полный. ЗР, 2012, № 8, 10.



1003. Kia Sorento. Передний или полный. ЗР, 2012, № 10.



1004. Mitsubishi Outlander. 145–167 л.с., полный, 969 000–1 419 000 руб. ЗР, 2012, № 7, 10.

ВСЕДОРОЖНИКИ ЛЮКС



1101. Mercedes-Benz M-Klasse. 258–557 л.с., полный, 2 890 000–5 220 000 руб. ЗР, 2011, № 11; 2012, № 8.



1102. Range Rover. 340–510 л.с., полный. ЗР, 2012, № 11.

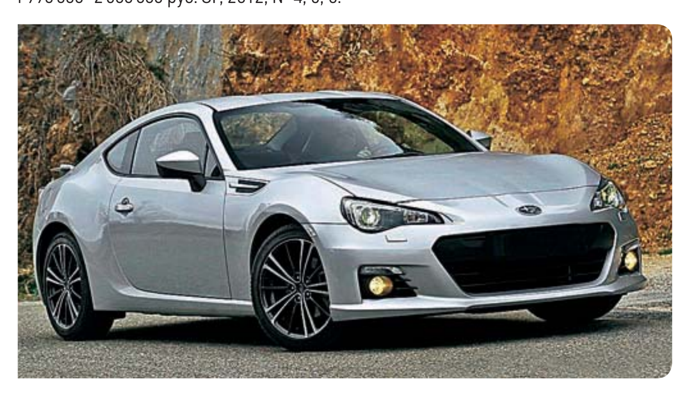
СПОРТКАРЫ



1201. Chevrolet Camaro. 328–405 л.с., задний, купе, 1 990 000–2 600 000 руб. ЗР, 2012, № 4, 5, 8.



1202. Mini Coupe. 122–184 л.с., передний, купе, 880 000–1 304 000 руб. ЗР, 2011, № 11.



1203. Subaru BRZ. 200 л.с., задний, купе, 1436 000 руб. ЗР, 2012, № 1, 2, 5.



1204. Porsche 911 Carrera. 350–400 л.с., купе, кабриолет, 4 415 000–5 669 000 руб. ЗР, 2012, № 2.



1205. Toyota GT 86. 200 л.с., задний, купе, 1 353 000–1 483 000 руб. ЗР, 2012, № 9.

ПИКАПЫ



1301. Ford Ranger. 150–200 л.с., полный, 1 112 000–1 541 000 руб. ЗР, 2012, № 1.



1302. Mazda BT-50. 150 л.с., полный.



1303. SsangYong Actyon Sports. 149 л.с., полный, 789 000–1 079 000 руб. ЗР, 2012, № 9.

Как голосовать за лучшие автомобили

Автомобили \ Критерии		Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Авто 1	001	2								
Авто 2	002	1								
Авто 3	003	3								
Авто 4	004	4								
Авто 5	005	6								
Авто 6	006	5								

Автомобили \ Критерии		Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Авто 1	001	2	5	6	1	5	6	3	28	
Авто 2	002	1	1	3	2	1	2	1	11	
Авто 3	003	3	4	2	6	3	5	4	27	
Авто 4	004	4	6	5	4	4	3	5	31	
Авто 5	005	6	2	4	5	6	4	6	33	
Авто 6	006	5	3	1	3	2	1	2	17	

Автомобили \ Критерии		Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Авто 1	001	2	5	6	1	5	6	3	28	4
Авто 2	002	1	1	3	2	1	2	1	11	1
Авто 3	003	3	4	2	6	3	5	4	27	3
Авто 4	004	4	6	5	4	4	3	5	31	5
Авто 5	005	6	2	4	5	6	4	6	33	6
Авто 6	006	5	3	1	3	2	1	2	17	2

1. Аккуратно отделите страницу с анкетой по синей линии. В таблице представлены 13 классов автомобилей. В каждом вам предстоит сравнить между собой несколько моделей-номинантов – самые интересные новинки 2012 года. Слева дан пример заполнения таблицы для определения лучшего автомобиля в одном классе.

2. Расставьте автомобили по местам в категории «Ездовые качества». Допустим, по вашему мнению, лучше всех ведет себя на дороге Авто 2, на втором месте Авто 1, на третьем – Авто 3 и так далее.

3. Так же распределите места в остальных шести категориях: «Практичность», «Цена/качество», «Комфорт», «Прогрессивные технологии», «Престиж модели», «Дизайн». Информацию можно почерпнуть из статей ЗР (ссылки – в каталоге).

4. Сложите места, набранные каждым автомобилем, и впишите в графу «Сумма».

5. В победители выходит автомобиль, набравший большее число высоких мест, то есть с НАИМЕНЬШЕЙ СУММОЙ! В данном случае – Авто 2.

6. Впишите в соответствующую графу места, занятые другими номинантами.

7. По такому же принципу сравните автомобили в остальных классах.

8. Помните: таблица должна быть заполнена полностью! Иначе она не допускается к розыгрышу призов!

9. Заполните оборотную сторону карточки. Обязательно укажите свою фамилию, имя, телефон – если выиграете автомобиль, нам нужно будет связаться с вами.

10. Вложите вырезанную страницу в конверт и отправьте по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, редакция «За рулем». На конверте сделайте пометку: «Гран-при ЗР».

11. Отсканированную анкету можно отправить по адресу grandprix@zr.ru или проголосовать на сайте grandprix.zr.ru

Напоминаем, что в розыгрыше четырех автомобилей «Киа-Рио» 24 декабря примут участие только таблицы для голосования, отправленные до 24 ноября 2012 года.

Класс	Автомобили / Критерии	№	Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Малый класс	Chevrolet Aveo	101									
	Lada Granta	102									
	ZAZ Vida	103									
Компакт-класс	Honda Civic	201									
	Hyundai i30	202									
	Kia cee'd	203									
	Peugeot 408	204									
Компакт-плюс	Audi A3	301									
	Citroen DS4	302									
	Hyundai Veloster	303									
	Subaru Impreza	304									
Средний класс	Chevrolet Malibu	401									
	Hyundai i40	402									
	Kia Optima	403									
	Peugeot 508	404									
	Toyota Camry	405									
Средний плюс	BMW 3 Series	501									
	Citroen DS5	502									
	Volkswagen Passat CC	503									
Бизнес-класс	BMW 6 Series Gran Coupe	601									
	Hyundai Grandeur	602									
	Lexus GS	603									
Вэны	Lada Largus	701									
	Mercedes-Benz B 200	702									
	Opel Zafira Tourer	703									
	Toyota Alphard	704									

Класс	Автомобили / Критерии	№	Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Кроссоверы малые	Citroen C4 Aircross	801									
	Great Wall Hover M2	802									
	Lifan X60	803									
	Opel Mokka	804									
	Peugeot 4008	805									
	Renault Duster	806									
Кроссоверы компактные	Honda CR-V	901									
	Mazda CX-5	902									
	Subaru XV	903									
Кроссоверы средние	Great Wall H6	1001									
	Hyundai Santa Fe	1002									
	Kia Sorento	1003									
	Mitsubishi Outlander	1004									
Вседорожники люкс	Mercedes-Benz M-Klasse	1101									
	Range Rover	1102									
Спорткары	Chevrolet Camaro	1201									
	Mini Coupe	1202									
	Subaru BRZ	1203									
	Porsche 911 Carrera	1204									
	Toyota ST 86	1205									
Пикапы	Ford Ranger	1301									
	Mazda BT-50	1302									
	SsangYong Actyon Sports	1303									

Перечень номинантов и карточка для голосования будут повторно опубликованы в 10 и 11-м номерах «За рулем».

Анкета участника Гран-при-2013

Фамилия____
Имя____
Отчество____
Регион____
Город/село____
Адрес____
____
Телефон 8(_____)____
E-mail____

1. Ваш пол
☐ мужчина ☐ женщина

2. Возраст ____

3. Каким автомобилем вы сейчас владеете?
марка____________________модель____________________

4. Вы купили автомобиль:
☐ новым
☐ б/у
☐ год выпуска________________
☐ год покупки________________

5. Удовлетворены ли вы своим автомобилем?
☐ удовлетворен
☐ затрудняюсь ответить
☐ не удовлетворен

6. Приобретаете ли вы шины для вашего автомобиля в интернет-магазине?
☐ регулярно приобретаю
☐ не приобретаю, но готов рассмотреть такой вариант
☐ не приобретаю

7. Планируете ли вы в ближайшее время купить автомобиль?
☐ да ☐ нет

8. Если да, предположительно когда (укажите год)?
____

9. Вы уже определились с маркой, моделью?
марка____________________ модель____________________
☐ новый
б/у: ☐ до 3 лет ☐ 4–6 лет ☐ 7–9 лет ☐ старше 10 лет

10. Какую марку вы еще рассматривали при выборе?
марка____________________ модель____________________
☐ новый
б/у: ☐ до 3 лет ☐ 4–6 лет ☐ 7–9 лет ☐ старше 10 лет

11. Как вы собираетесь финансировать покупку?
☐ возьму автокредит
☐ возьму машину в лизинг
☐ за счет сбережений
☐ не собираюсь покупать

12. Ваше социальное положение:
☐ руководитель
☐ специалист
☐ служащий
☐ рабочий
☐ студент
☐ пенсионер
☐ домохозяйка
☐ безработный

13. Материальное положение:
☐ полный достаток
☐ могу покупать дорогие вещи, но не все, что захочется
☐ хватает на еду и одежду
☐ хватает только на еду

14. Согласны ли вы в будущем принимать участие в опросах журнала «За рулем»?
☐ да ☐ нет

ГОД БЕЗОПАСНОСТИ

«За рулем» объявил собственный год безопасности, в рамках которого предлагает несколько инициатив. Обработав анкеты, ЗР сможет аргументированно отстаивать мнение автомобилистов в диалоге с властью и всеми заинтересованными сторонами. Отметьте один или несколько близких вам тезисов или впишите свое предложение.

1. Представьте ситуацию: выехав при обгоне на встречную полосу, вы пересекли прерывистую линию разметки, а вернуться были вынуждены через сплошную. В этом случае справедливое наказание:
☐ за выезд на встречную полосу – лишение водительского удостоверения на 4–6 месяцев (судебная практика);
☐ за несоблюдение требований разметки – предупреждение или штраф 300 руб. (предложение ЗР);
☐ решу вопрос с инспектором (распространенная народная практика);
☐ другое:______________________________

2. ЗР предлагает изменить ГОСТ таким образом, чтобы зебры без светофоров были только на дорогах не шире одной полосы в каждом направлении. Считаем, что только так удастся обеспечить хорошую видимость водителям и безопасность пешеходам. Во всех иных случаях необходимы над- или подземные переходы либо светофорное регулирование.
☐ утопия, не в Европе живем!
☐ одна полоса – это слишком, предлагаю расширить до двух в каждую сторону;
☐ полностью поддерживаю;
☐ другое:______________________________

3. Мы знаем, что сигнальный жилет безусловно способствует безопасности и советуем каждому водителю положить его в автомобиль и обязательно надевать при вынужденной остановке в опасном месте.
☐ считаю, это добровольное дело каждого: хочешь – приобретай жилет;
☐ обязательное использование жилета следует закрепить в Правилах;
☐ думаю, жилет – бесполезная вещь;
☐ другое:______________________________

4. «За рулем» совместно с «Дженерал моторс СНГ» и рядом партнеров участвует в акции «Маленький Большой Пассажир». Мы призываем всегда использовать специальные кресла при перевозке детей.
☐ я никогда не посажу ребенка в машину без детского кресла;
☐ иногда можно обойтись без кресла – например, в чужой машине, такси или при коротких поездках;
☐ кресла дороги и неудобны, а как возить ребенка – личное дело мамы и папы;
☐ другое:______________________________

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



«СЕАТ-ИБИЦА»

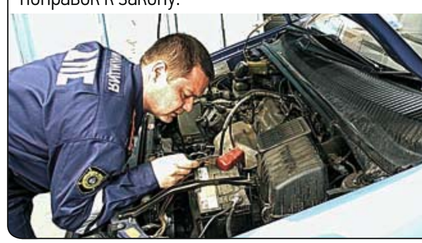
обновился и снова пытается себя показать в лучшем свете. В конкуренты ему подобрали такие же неформатные модели – рестайлинговый «Фиат-Пунто» и «Ситроен-С3».

«МИЦУБИСИ-АУТЛЕНДЕР»

наконец-то начали продавать в России. Кирилл Милешкин отправился в Нижний Новгород испытать кроссовер нашими дорогами.

ТЕХОСМОТР ПЕРЕКРАИВАЮТ СНОВА

Кому он нужен, а кому нет, сколько платить, у кого проходить? Разбираемся в тонкостях поправок к закону.



«ХЁНДАЙ САНТА-ФЕ»

поменял облик и содержание. Корейцы, похоже, поняли, какие машины нравятся россиянам. Ждет ли эту машину успех?

ЗИМНИЕ ШИНЫ

на 16 и 15 дюймов. Сергей Мишин протестировал 12 комплектов шипованных покрышек размера 205/55R16 и девять нешипованных 195/65R15. Среди них есть мировые премьеры.



СИНТЕТИЧЕСКИЕ МАСЛА 0W-40

должны быть одинаково эффективны и при –40º, и при +50º. Проверим, соответствуют ли этому правилу образцы ведущих производителей.



УТИЛИЗАЦИОННЫЙ СБОР

– забота об экологии или еще один барьер на пути машин из-за рубежа? Напомним, вступление России в ВТО требует снижения таможенных пошлин.

«ЛЕКСУС-LS»



прошел курс фитнеса. Результат – в семействе появилась спортивная версия. Дмитрий Федоров шлем не надевал, но ускорялся на машине как следует.

«ОПЕЛЬ-КОРСА ОРС», «РЕНО-КЛИО RS», «МИНИ-КУПЕР S»

и еще ряд горячих хэтчей под управлением тест-пилотов ЗР утюжат «Нижегородское кольцо». Победителя выявили не сразу.





SHIFT_

NISSAN
TEANA

- Панорамная стеклянная крыша
- Премиум-аудио Bose® с DVD
- ALL MODE 4x4[1]

NISSAN TEANA
СТАТУС ОТКРЫВАЕТ ВОЗМОЖНОСТИ

Успех ничего не значит, если Вы не можете им насладиться в полной мере. Поэтому Nissan создал роскошный седан, который не только подчеркнет Ваш статус, но и превратит любую поездку в удовольствие. Снаружи Nissan Teana поражает элегантностью. Внутри он настолько комфортабелен, что Вы мгновенно забываете о повседневных заботах. Сев за руль этого автомобиля, Вы чувствуете, что теперь для Вас не существует преград. С Nissan Teana перед Вами открываются новые возможности.

Nissan. Innovation that excites.*

TEANA

www.nissan.ru

[1] Перечисленные опции входят не во все комплектации.
*Инновации, которые восхищают.

На правах рекламы